SKRZYDLATA POLSKA

CENA 1 ZŁOTY

ORGAN · KLUBOW · LOTNICZYCH
WYD. · LOPP · POWST. · Z · POŁĄCZENIA
MŁODEGO · LOTNIKA · I · PILOTA



VADEMECUM LOTNICTWA POLSKIEGO

WŁADZE PAŃSTW.

Lotnictwo w Polsce podlega dwum ministerstwom. Cywilne — Ministerstwu Komunikacji, które posiada samodzielny Wydział Lotnictwa Cywilnego, wojskowe — Ministerstwu Spraw Wojskowych, mającemu Departament Aeronautyki.

Departament Aeronautyki M.S.Wojsk. — Warszawa, Puławska 4, tel. 520-70. Wydziały: ogólno - organizacyjny, techniczny i studjów oraz samodzielne referaty: balonowy i personalny. Przy Dep. Aeronautyki istnieje Wojskowy Zakład Zaopatrzenia Aeronautyki.

Wydział Lotnictwa Cywilnego — Warszawa, Wiejska 3, tel. 104-58. Referaty: administracyjny, eksploatacyjny, rozbudowy (lotnisk i dróg powietrznych) i polityczno - prawny.

ORGAN. SPOŁECZNE

Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej. Na czele Rada Główna i Zarząd Główny. Placówki miejscowe: Komitety wojewódzkie, komitety powiatowe oraz koła miejscowe przy urzędach, stowarzyszeniach i instytucjach.

Zarząd Główny — Warszawa, Długa 50, tel. 104-26, 113-11 i 541-69.

Komitety wojewódzkie:

Stołeczny — Chmielna 27, tel. 132-14.
Warszawski — Hoża 21, tel. 65-77.
Białostocki — Województwo.
Kielecki — Kapitulna 4.
Krakowski — Basztowa 22.
Lubelski — Powiatowa 1.
Lwowski — Województwo.
Łódzki — Piotrkowska 67.
Nowogródzki — 3-go Maja 1.
Poleski — Brześć, 3-go Maja 38.
Pomorski — Toruń, Jadwigi 12-14.
Poznański — Dyr. P. K. P., pokój 38.
Stanisławowski — Dyr. P. K. P.
Śląski — Katowice, Województwo.
Tarnopolski — Województwo.
Wileński — Mickiewicza 7.
Wołyński — Łuck, Piłsudskiego 16.

Komitety na prawach wojewódzkich:

Miejski w Poznaniu — Grobla 15.
Okręgowy Zagłębia Dąbrowskiego — Sosnowiec, Dęblińska 11.
Dyrekcyjny P. K. P. w Warszawie — Stacja Warsz. — Wsch., pokój 20.
Dyrekcyjny P. K. P. w Krakowie — Dyr. P. K. P.
Dyrekcyjny P. K. P. w Wilnie — Dyr. P. K. P.

WOJSKO

Grupy aeronautyczne: 1-sza w Warszawie, 2-ga w Poznaniu, 3-cia w Krakowie.

Pułki lotnicze: 1-szy w Warszawie, 2-gi w Krakowie, 3-ci w Poznaniu, 4-ty w Toruniu, 5-ty w Lidzie, 6-ty we Lwowie. Baony balonowe: 1-szy w Toruniu, 2-gi w Jabłonnie.

Szkoły: Centrum Wyszkolenia Oficerów Lotnictwa — Dęblin. Centrum Wyszkolenia Podoficerów Lotnictwa — Bydgoszcz. Szkoła Lotnicza Strzelania i Bombardowania — Grudziądz.

NAUKA

Instytuty: Instytut Badań Technicznych Lotnictwa — Warszawa, Puławska 4, tel. 522-28/9. Instytut Aerodynamiczny — Warszawa, Nowowiejska 50, tel. 53-25. Centrum Badań Lotniczo-Lekarskich — Warszawa, Puławska 4, tel. 522-98. Państwowy Instytut Meteorologiczny w Warszawie (współpraca).

Szkoły techniczne wyższe: Politechnika Warszawska — sekcja lotnicza na wydziale mechanicznym.

Szkoły techniczne średnie: Państwowa Szkoła Lotniczo - Samochodowa w Warszawie, Hoża 88. Szkoła Rzemieślnicza im. Konarskiego — Warszawa, Leszno 72 — wydział lotniczy.

Szkoły pilotów: Centrum Przysposobienia Wojskowego Lotniczego — Łódź, Piotrkowska 67, — szkoła pilotażu sportowego wyłącznie dla członków Klubów. Pozatem szkoły pilotażu przy Klubach. W budowie szkoła L. O. P. P. w Radomiu.

Szkoły mechaników: Cywilne Szkoły Mechaników w Bydgoszczy i we Lwowie. Obie L. O. P. P.

Stowarzyszenia: Stowarzyszenie Inżynierów Lotniczych — Warszawa, Nowowiejska 50. Sekcja Lotnicza Koła Mechaników Stud. Polit. Warsz. — Warszawa, Polna 3, tel. 241-34. Posiada warsztat doświadczalny budowy awjonetek. Związek Awjatyczny Stud. Polit. Lwowskiej — Lwów, Politechnika: warsztat szybowcowy.

SPORT

Lotnictwo sportowe reprezentuje Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej, należący do Międzynarodowej Federacji Aeronautycznej (F. A. I.), wspólnie z klubami lotniczemi, które są doń afiljowane. Przy A. R. P. istnieje międzyministerjalny organ doradczy Władz — Komisja Lotnictwa Sportowego oraz reprezentacja klubów — Rada Klubów Afiljowanych do A. R. P. Komisja opracowuje program lotnictwa sportowego, dzieli subwencje i czuwa nad ich racjonalnem zużyciem; Rada — opinjuje. Aerokluby Akademickie zrzeszone są pozatem w Związku Aeroklubów Akademickich.

Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej i Komisja Lotnictwa Sportowego, Warszawa, Krakowskie Przedm. 11, tel. 3-70.



Rada Klubów Afiljowanych oraz **Związek Aeroklubów Akademickich** — Warszawa, Chmielna 27 — 7, tel. 54-75.

Kluby lotnicze:

Aeroklub Akademicki w Warszawie (powst. w r. 1927) — Chmielna 27, tel. 54-75 i 410-01 (lotnisko).

Aeroklub Akademicki w Krakowie (1928) — Rynek Gł. 6, tel. 22-78.

Aeroklub Akademicki we Lwowie (1928) — Kaleczna 20a.

Aeroklub Akademicki w Poznaniu (1928) — Marcinkowskiego 24 (N.U.R.)

Aeroklub Akademicki w Wilnie (1929) — Mickiewicza 7, tel. 1-69.

Lubelski Klub Lotniczy (1928) — Lublin, Powiatowa 1, tel. 1-78.

Śląski Klub Lotniczy (1928) — Katowice, lotnisko.

Stołeczny Klub Lotniczy (1929) — Warszawa, Puławska 2 (P.Z.L.).

Wielkopolski Klub Lotników (1929) — Poznań, Wały Zygmunta Augusta 15.

Łódzki Klub Lotniczy (1929) — Łódź, Piotrkowska 67 (L.O.P.P.).

Klub Lotniczy Podlaskiej Wytwórni Samolotów (1928) — Biała Podlaska, P. W. S.

Aeroklub Akademicki w Gdańsku (1929) — Langfuhr, Heeresanger 11.

PRZEMYSŁ

Reprezentuje: Zrzeszenie Przemysłowców Lotniczych — Warszawa, Smolna 23, tel. 303-52.

Wytwórnie płatowców:

Państwowe Zakłady Lotnicze — Warszawa, Puławska 2, tel. 203-03.

Podlaska Wytwórnia Samolotów S.A. — Biała Podlaska. Zarząd: Warszawa, Natolińska 13, tel. 501-46.

Zakłady Mechaniczne E. Plage i T. Laśkiewicz — Lublin, Fabryczna 24-26. Biuro warszawskie: Smolna 23, tel. 325-11.

Sp. Akc. „Samolot"—Poznań-Ławica.

Wytwórnie silników:

Polskie Zakłady Skody — Warszawa — Okęcie, tel. 21-21.

Fabryka Maszyn Precyzyjnych „Avia" — Warszawa, Siedlecka 63, tel. 58-41.

Sp. Akc. „Autoremont" — Warszawa, Wolność 5.

KOMUNIKACJA

Polskie Linje Lotnicze „LOT" — przedsiębiorstwo państwowo - samorządowe. Przewóz pasażerów, poczty i towarów. (Patrz rozkład lotów).

Zarząd — Warszawa, Marszałkowska 138, tel. 5-71/2/3, lotnisko — 8-50.

Oddziały:

Bydgoszcz — lotnisko, tel. 19-19.
Katowice — lotnisko, tel. 1-35 i 1-45.
Kraków — Szpitalna 32, tel. 32-22 i 25-45 (lotnisko).
Lwów — Jagiellońska 20, tel. 45-71 i 29-36 (lotnisko).
Poznań — Wały Zygmunta Starego 4, tel. 55-16 i 67-11 (lotn.).
Gdańsk—Langfuhr, lotnisko, tel. 415-31.
Brno — lotnisko, tel. 42-66.
Bukareszt — Lascar Catargin 25, tel. 232-50 i 232-67.
Czerniowce — lotnisko.
Galacz — lotnisko.
Wiedeń — Tegetthoffstrasse 7, tel. R 21-0-84 i R. 48-5-60.

SKRZYDLATA POLSKA

DAWNIEJ MŁODY LOTNIK

MIESIĘCZNIK LOTNICZY
POŚWIĘCONY GŁÓWNIE LOTNICTWU SPORTOWEMU I TURYSTYCE POWIETRZNEJ
ORGAN POLSKICH KLUBÓW LOTNICZYCH

REDAKTOR: JERZY OSIŃSKI

WYDAWCA: LIGA OBRONY POWIETRZNEJ I PRZECIWGAZOWEJ

Adres Redakcji i Administracji: **WARSZAWA, CHMIELNA 27 m. 7.** Tel. 54-75. Konto P. K. O. 9511

Warunki prenumeraty: W kraju: rocznie — 10 zł., półrocznie — 5½ zł., kwartalnie — 3 zł., **Numer pojedyńczy 1 zł.** Zagranicą: rocznie — 8 fr. szw., półrocznie — 4 fr. szw. **Ceny ogłoszeń:** 1 str. — 300 zł., ½ str. — 180 zł., 1/4 str. — 100 zł., 1/8 str. — 70 zł.

Prenumeratę przyjmuje się na okres kalendarzowy i wymawia przed upływem jej okresu; inaczej pismo wysyłane jest nadal, zaś prenumerator zaciąga wobec Wydawnictwa dług. Przy zamawianiu egzemplarzy pojedyńczych należy załączać znaczki pocztowe na porto lub wpłacać dodatkowo: przy 1 egz. — 15 gr., 2 — 3 egz. — 25 gr., 4 — 7 egz. — 50 gr., 8 — 12 egz. — 60 gr.

SKRZYDLATA POLSKA JEST DALSZYM CIĄGIEM MŁODEGO LOTNIKA, KTÓRY PO WŁĄCZENIU DOŃ PILOTA PRZYBRAŁ OBECNY TYTUŁ Z DNIEM 1 LIPCA 1930 ROKU

„SKRZYDLATA POLSKA“ JEST DALSZYM CIĄGIEM „MŁODEGO LOTNIKA“. ODDAJĄC DO RĄK CZYTELNIKÓW PIERWSZY JEJ NUMER, NIE ZAPOWIADAMY RZECZY NOWYCH I NIE WYSTĘPUJEMY Z PROGRAMEM.

DOTYCHCZASOWE HASŁA „MŁODEGO LOTNIKA“ PRZEJMUJEMY I STARAĆ SIĘ BĘDZIEMY NADAL O JAKNAJWIĘKSZE PRZYSTOSOWANIE PISMA DO POTRZEB LOTNICTWA SPORTOWEGO I ŻYCZEŃ CZYTELNIKOW.

UFAMY, ŻE I SZANOWNI CZYTELNICY NIE ZMNIEJSZĄ NAM SWEJ DOTYCHCZASOWEJ ŻYCZLIWOŚCI I POPARCIA.

RADAKCJA I ADMINISTRACJA „SKRZYDLATEJ POLSKI“.



POLSKIE LINJE LOTNICZE „LOT“

ROZKŁAD LOTÓW

Ważny od 1 czerwca do 31 sierpnia 1930 roku

SAMOLOTY KURSUJĄ CODZIENNIE Z WYJĄTKIEM NIEDZIEL

Godzina		Kierunek			Godzina	
	15.40	o.	Warszawa	p.	8.10	
	17.50	p.	Gdańsk	o.	6.00	
	8.30	o.	Warszawa	p.	15.20	
	11.00	p.	Lwów	o.	12.50	
	13.00	o.	Warszawa	p.	12.30	
	15.00	p.	Katowice	o.	10.30	
	16.00	o.	Warszawa	p.	10.00	
	18.10	p.	Poznań	o.	8.00	
	16.15	o.	Warszawa	p.	10.00	
	18.15	p.	Bydgoszcz	o.	8.00	
	**				**	
	15.30	o.	Katowice	p.	10.00	
	17.10	p.	Brno	o.	8.20	
	17.30	o.	Brno	p.	8.00	
	18.30	p.	Wiedeń	o.	7.00	
	*				*	
	15.30	o.	Katowice	p.	10.00	
	18.00	p.	Wiedeń	o.	7.30	
10.45	15.40	o.	Katowice	p.	10.00	15.00
11.30	16.25	p.	Kraków	o.	9.15	14.15
***	*				**	***
(12.30)	11.30	o.	Lwów	p.	12.20	(13.20)
(14.00)	13.00	p.	Cernaûti	o.	10.50	(11.50)
(14.30)	13.30	o.	Cernaûti	p.	10.20	(11.20)
(17.10)	16.10	p.	Galati	o.	7.40	(8.40)
(17.30)	16.30	o.	Galati	p.	7.20	(8.20)
(18.50)	17.50	p.	Bucaresti	o.	6.00	(7.00)

OBJAŚNIENIE ZNAKÓW:

* samoloty kursują tylko w poniedziałki, środy i piątki
** samoloty kursują tylko we wtorki, czwartki, soboty
*** czas wschodnio-europejski
o. odlot
p. przylot

SILNIKI WALTERA

Czechosłowacka fabryka J. Walter i S-ka w Pradze należy dzisiaj bezwątpienia do największych w świecie zakładów, produkujących silniki lotnicze. To stanowisko w produkcji silników osiągnięto nie przez szybkie wykorzystywanie konjunktur, lecz wytrwałą i celową pracę, skierowaną na doskonalenie techniczne produktów, nie zaś doraźne zyski. Poniżej podamy garść faktów, odnoszących się do powstania i rozwoju zakładów „J. Walter i S-ka".

Początek fabryki sięga czasów przeszłego stulecia, przyczem założenie jej opierało się na przeszło trzydziestoletniem doświadczeniu. Produkcję silników chłodzonych powietrzem, która dziś stanowi specjalność Spółki, rozpoczęto przed więcej, jak dziesięciu laty. Pierwszy silnik tego typu wyprodukowany w zakładach Waltera, NZ 60 MK, był dobrze znany na rynku, od samego początku swego istnienia bowiem wychodził zwycięsko z międzynarodowej konkurencji. Silnik ten po wielu propagandowych lotach we wszystkich większych miastach kontynentu europejskiego i po ustanowieniu całej serji krajowych rekordów opanował ostatecznie rynek europejski i wszedł do światowej żeglugi powietrznej przez zwycięski lot konkursowy o puhar Włoch („Coppa d'Italia"), zdobyty przez K. Fritsch'a 20/XI—1925, a później ostatecznie przez V. Bicana. Następny większy sukces silnika Walter NZ 60 MK miał miejsce w Orly, gdzie zdobył w swej kategorji dr. Loth 1-szą, a pilot Fritsch 2-gą nagrodę. Lista innych rekordów, ustalonych przez silnik Waltera, przedstawia się w sposób następujący:

1. 26/VII 1927 — kapitan Hamsik — lot w zamkniętem kole na jednomiejscowym samolocie Avia BH 10 i kpt. Vlceka z kpt. Chaorusek'em na dwumiejscowym BH 9.

2. 9/IX 1927 — kpt. Hamsik — przelot w linji prostej Praha — Rewel.

3. 8/XII tegoż roku — lot w zamkniętem kole kpt. Cerny na jednopłacie Avia BH 11 oraz kpt. Vlcek z por. Chrastina na dwumiejscowym Avia BH 9.

Silnik Waltera posiada pozatem następujące rekordy światowe:

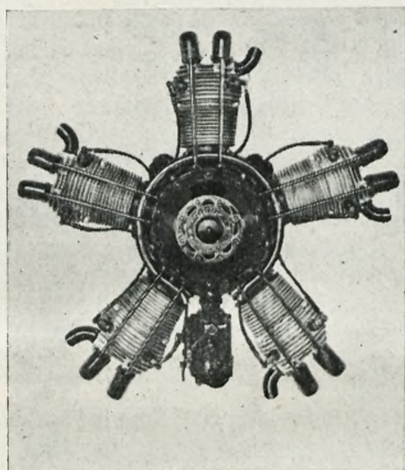
6/VI 1928 — mjr. Vicherek — lot w zamkniętem kole na jednomiejscowym BH 11 — 1550 mil w 19 godzin 38 minut.

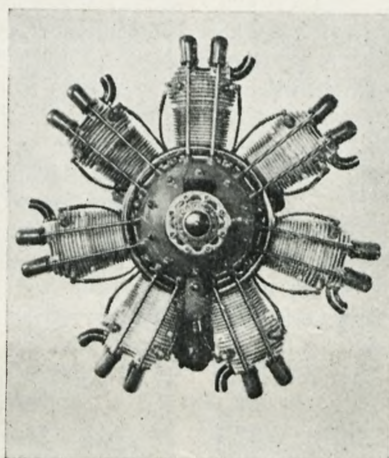
11/VII 1928 — kpt. Hetmansky i por. Machacek— lot w obwodzie zamkniętym na dwumiejscowym Avia BH 9 — 950 mil w 11 godzin.

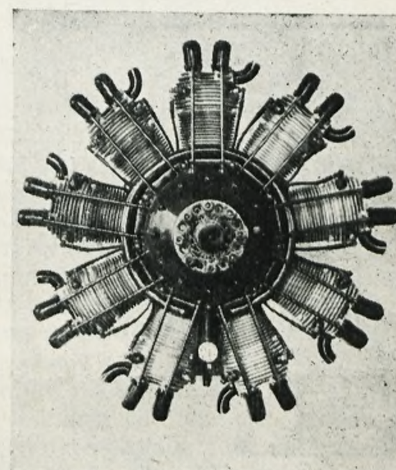
5/X 1928 — mjr. Vicherek — na dystansie Praha — Bedyj Dymianowek — Spask (Rosja) przebywa bez lądowania 1245 mil.

Na podstawie cennych doświadczeń przy licznych próbach i przy budowie silników BMW i Jupiter, produkowanych w zakładach Waltera na podstawie licencji, ulepszono znacznie ten pierwszy silnik chłodzony powietrzem, budując nowe udoskonalone motory, przyczem zawsze wzorowano się tu na oryginalnym silniku Waltera NZ 60 MK.

Wzrastający stale eksport silników do obcych krajów zmusił Zakłady do zastosowania nowych ulepszeń, któreby pozwoliły zadośćuczynić wszelkim, zazwyczaj bardzo surowym, warunkom, stawianym przez poszczególne kraje tak, że silnik Waltera musi odpowiadać z reguły wszystkim tego rodzaju wymaganiom. Pozatem przedmiotem szczegółowych studjów staje się kwestja, interesująca przedewszystkiem producenta, jak zwiększenie wydajności silnika, uproszczenie produkcji, co powoduje obniżenie ceny; zjawisko możliwe jedynie przy masowej produkcji. Zakłady Waltera zatrudniają dziś w swoich warsztatach, znakomicie wyekwipowanych w najnowsze amerykańskie i europejskie, specjalne obrabiarki narzędziowe — przeszło 1500 pracowników.


Walter—Vega 85 MK


Walter—Venus 110 MK


Walter—Mars 145 MK

Silniki składa się w szeregach montażowych, podobnie jak w nowoczesnej produkcji samochodów. Na każdą z trzech grup produkowanych silników, składają się motory, które tak z punktu widzenia konstrukcji, jak i niezawodności, można śmiało zakwalifikować do kategorji najlepszych silników świata. Do pierwszej grupy należą silniki o mocy 70, 95, 130 MK, serji 5—7 9-cylindrowych, przy których większa ilość składowych ważnych części może być między sobą wymieniana. Wynika to z usiłowań fabryki, starającej się o stworzenie taniej i doskonałej produkcji licznych wspólnych części silników, co daje się osiągnąć tylko

przy budowie wielkich seryj silników, budowanych w grupach, które charakteryzuje jednakowa średnica cylindra. Takiemi wymienialnemi częściami składowemi są: cylindry, głowice cylindrów, zawory, dźwignie zaworowe, pierścienie, sworznie tłokowe itd. Takie rozwiązanie stanowi poważny plus nietylko dla fabryki, ale także i dla właściciela silnika (charakterystyczne dane I grupy w załączonej tabeli). Ta pierwsza, wyprowadzona z silnika NZ 60 MK grupa stanowi tanią i wypróbowaną kategorję silnika lotniczego, który może każdy nabyć bez żadnych trudności.

Specjalnie silniki te nadają się do samolotów sportowych, sportowo-szkolnych i wszędzie tam, gdzie przedewszystkiem bierze się pod uwagę prostotę konstrukcji, niską cenę, bezpieczeństwo i trwałość silnika.

Następna grupa obejmuje 5-cylindrowe silniki Walter-Vega, 7-cylindrowe Walter-Venus i 9-cylindrowe Walter-Mars.

Mają one tę samą średnicę i ten sam skok, co silniki I-szej grupy, stanowiąc dalszy rozwój konstrukcji. Charakteryzuje je wyższa specyficzna wydajność, co dla zwiększenia bezpieczeństwa i wytrzymałości spowodowało wprowadzenie nowych części składowych, jak np. aluminjowych głowic cylindrów, wytrzymujących większą ilość obrotów. Ulepszenie to nie pociąga za sobą znaczniejszej podwyżki ceny. Również i tę grupę cechuje możność wymieniania części (charakterystyczne dane na załączonej tabeli). Silniki tej grupy służą w pierwszym rzędzie do celów, gdzie na pierwszy plan wysuwa się wydajność silnika.

Do trzeciej grupy wchodzą: silnik 5, 7 i 9-cylindrowy o średnicy cylindra 135 mm. Obecnie produkuje się 240-konny silnik Walter-Castor, 7-cylindrowy, na który złożyło zamówienia wiele państw. Jego stosunek sprężania wynosi 6:1. Wydajność nominalna jest wiele mniejsza w porównaniu do wydajności, którą silnik na ziemi może osiągnąć. Ta rezerwa, t. z. różnica wydajności nominalnej i wydajności efektywnej przy pełnym gazie na ziemi (310 MK — 1750 obr. min. i 345 MK przy 2000 obr. min.) jest tak znaczna, że pozwala utrzymać wydajność nominalną aż do wysokości 2000 metrów.

Do celów komunikacyjnych Walter-Castor winien posiadać stosunek sprężania 5,3:1 przy wydajności 260 MK. Ale i w tym wypadku istnieje znaczna różnica między wydajnością maksymalną a nominalną, co zwiększa znakomicie pewność lotu.

5-cylindrowy Walter-Regulus i 9-cylindrowy Walter-Pollux tej grupy posiadają także wiele części wymiennych i są obecnie na warsztacie.

Fabryka, zajmując się prawie wyłącznie produkcją silników chłodzonych powietrzem, dorzuca rok rocznie do istniejących nowy typ własnej konstrukcji, budując ponadto z licencji znane silniki BMW i Walter-Jupiter (licencja Gnom-Rhone — Bristol), i zbiera stale cenne w tej dziedzinie doświadczenie konstrukcyjne, co pozwala jej gwarantować odbiorcy silnik najlepszej w danym momencie jakości. Dowodem tego są ustalone przez Waltera, a nie pobite dotychczas rekordy, oraz bardzo znaczny eksport zagranicę i to nie tylko do krajów europejskich (Niemcy, Francja, Polska, Anglja, Austrja, Szwajcarja, Włochy, państwa Bałkańskie — w Belgradzie fabryka, produkująca silniki Walter), lecz także do Ameryki. Ten świetny stan zamówień stwarza możność produkcji na skład, a ponadto w konsekwencji dostawę mniejszej partji silników w niezmiernie krótkim terminie. Nadmienić należy, że wszystkie silniki lotnicze Walter, używane są z dodatniemi wynikami w armji czechosłowackiej, przeszedłszy uprzednio ścisłe próby, zadośćuczyniając w nich warunkom przepisanym przez CINA oraz wymaganej przez wojskowość próbie 100-godzinnej nienagannej pracy. Produkcja odbywa się pod stałym nadzorem wojskowego organu kontrolnego, a fakt ten zapewnia sam przez się prywatnemu odbiorcy jaknajlepszą użytkowność silnika.

Zbytecznem jest nadmieniać, że firma dysponuje sztabem pracowników laboratoryjnych do studjów i prób, rekrutowanych z pośród najbardziej doświadczonych fachowców.

TYP		W A L T E R							
		Nz 70	Nz 95	Nz 130	Vega	Venus	Mars	Regulus	Castor	Pollux
Ilość cylindrów		5	7	9	5	7	9	5	7	9
Moc nominalna		70	95	130	85	110	145	185	240 260	310 340
Średnica cyl.	mm cali ang.	105 4,134	105 4,134	105 4,134	105 4,134	105 4,134	105 4,134	135 5,315	135 5,315	135 5,315
Skok	mm cali ang.	120 4,724	120 4,724	120 4,724	120 4,724	120 4,724	120 4,724	160 6,299	170 6,693	170 6,693
Pojemność skokowa	litr. cali ang.	5,19 317	7,27 444	9,35 571	5,19 317	7,27 444	9,35 571	11,45 699	17,03 1040	21,89 1336
Ilość obrotów		1600	1600	1600	1750	1750	1750	1750	1750	1750
Współczynnik sprężania		4,48 : 1	4,48 : 1	4,48 : 1	5,15 : 1	5,15 : 1	5,15 : 1	5,3 : 1	6,5,3 : 1	6,5.3 : 1
Waga silnika bez oliwy	kg funt ang.	106 232	136 300	166 366	103 228	132 293	160 350	195 430	250 550	300 660
Waga na 1 MK	kg funt ang.	1,50 3,32	1,43 3,16	1,28 2,82	1,22 2,68	1,14 2,54	1,10 2,41	1,05 2,33	1,04 0,96 2,30 2,12	0,97 0,88 2,13 1,95
Paliwo		0,710	0,710	0,710	0,710	0,710	0,710	0,710	miesz. benzolo-benz.	
Zużycie na 1 MK/g.	paliwo smary	220—230 10—16	220—230 10—16	220—230 10—16	220--230 10—16	220—230 10—16	220—230 10—16	220—230 10—16	220—230 10—16	220—230 10—16
Zużycie paliwa przy pełnej mocy wciągu godz, w gal.		4,75—5 1,37—2,2	6,5—6,75 1,85—2,98	8,9—9,3 2,55—4,05	5,8—6,0 1,66—2,74	7,5—7,9 1,94—3,46	9,9—10,35 2,85—4,5	12,8—13,2 3,65—5,8	16,5 — 17,1 17,8 — 18,6 4,7 — 7,5 5,1 - 8,15	21,3 — 22 23,4 — 24,3 6,1 9,7 6,7—10,6
Moc nominalna utrzymuje się do wysokości								1000 m	1000 m 2000 m	1000 m 2000 m



Należność za prenumeratę

zaległą Młodego Lotnika
i bieżącą Skrzydlatej Polski

wpłacać należy jak dotychczas na konto w P.K.O. 9511

Administracja

SKRZYDLATA »POLSKA«

ROK I (VII) LIPIEC 1930 Nr. I (69)

PIERWSZY OBYWATEL RZECZYPOSPOLITEJ W AEROKLUBIE AKADEMICKIM



W czasie pobytu na Wileńszczyźnie, Pan Prezydent Rzeczypospolitej zaszczycił Swoją obecnością uroczystość rozdania dyplomów pilotom wyszkolonym w A. A. Wil. Uroczystość klubową poprzedziła msza św., podczas której wykonano nasze zdjęcie.

NA WIDNOKRĘGU

Już tylko kilkanaście dni dzieli nas od terminu rozpoczęcia raidu międzynarodowego, w którym po raz pierwszy wezmą udział nasi piloci i nasze samoloty. Z 16-u maszyn początkowo zgłoszonych, 2, jak wiemy, odpadły — pozostało 14. Ekipa duża, złożona z maszyn różnorodnych. Liczy aż 9 typów, gdy np. Anglję reprezentować będą zaledwie 4. Zresztą nie są to nawet typy, lecz, z drobnym wyjątkiem, prototypy. Poza RWD 2, która została wypróbowana w zeszłorocznym raidzie na trasie 5 tys. km., wszystkie inne nie mają za sobą przeszłości, któraby pozwoliła powziąć jakiś sąd o ich praktycznej wartości. Większość samolotów, wysyłanych na raid zagranicę możemy ocenić jedynie z danych charakterystycznych, niezawsze dokładnie określonych i sprawdzonych. Są wreszcie między płatowcami, zgłoszonemi do zawodów, i takie, które wogóle jeszcze nie odbyły próby lotu.

Jest to objaw gdzieindziej niespotykany i conajmniej ryzykowny. Tembardziej, że obawy nasze istnieją nietylko w stosunku do płatowców. Mamy poprostu wrażenie, że nie wszyscy zdali sobie dobrze sprawę z tego, co jest tegoroczny Challenge. Nasuwa się więc proste pytanie: czy nie zabardzo sobie ufamy? Jeszcze czas do namysłu. W pierwszej próbie, tak ważnej dla nas, nie wolno niczego zaniedbać. Nie wolno ryzykować, jeśli się nie ma jakiej takiej pewności. Na trasie 7 i pół tysiąca km. trudno liczyć na fuksy.

Wogóle szykujemy się do zawodów typowo po polsku. Wszystko na ostatnią chwilę. Większość pilotów nie zna jeszcze maszyn, na których mają za 2 tygodnie lecieć. Nie widać, by ktokolwiek trenował. Stając więc do zawodów w większości wypadków na maszynach niedostatecznie wypróbowanych, bez treningu, wobec zwycięzców raidu przeszłorocznego, będących konkurencją bardzo poważną, nie spodziewajmy się wiele. Pamiętajmyż zresztą, że wśród państw reprezentowanych w Challenge'u stoimy w lotnictwie na końcu. Jeśli więc w ogólnej klasyfikacji kogokolwiek pozostawimy poza sobą, już przecież to będzie zwycięstwem.

Takiem zwycięstwem może okazać się również udział naszego płatowca w zawodach bukareszteńskich. Nie żądajmyż odrazu wielkich zamówień, entuzjazmu, co nam gwałtownie chce wpoić prasa codzienna. Stawiamy pierwsze kroki.

Poza Bukaresztem, należy z uznaniem podkreślić udział naszych samolotów w meetingu lotniczym w Brnie. Pierwsza wizyta naszych klubów zagranicą zrobiła bardzo dodatnie wrażenie, otwierając niejednym oczy na postęp, jaki w naszem lotnictwie stale obserwujemy.

Mieliśmy w ubiegłym miesiącu jeszcze jedną okazję do zaprezentowania naszego lotnictwa sportowego zagranicą. Zaproszeni zostaliśmy do Białogrodu. Kluby chętnie podjęły przygotowania, cóż jednak, kiedy okazało się, że nie starczy funduszów na sfinansowanie ekipy. Chodziło o skromną sumę około 2 tys. zł. I do Białogrodu nikt od nas nie poleciał.

Brak pieniędzy stanął na przeszkodzie. W lotnictwie nie poraz pierwszy paraliżuje on najlepsze kroki.



LOTNICTWO SPORTOWE NIEMIEC W ROKU 1929

Kilkakrotnie pisaliśmy już na łamach naszego pisma o niebywałym rozwoju różnych gałęzi lotnictwa w Niemczech.

Zwarta organizacja, pieniądze obficie płynące ze skarbu państwa przez dziury znalezione w nałożonych przez Ententę hamulcach, oraz poparcie gorące ze strony młodej części spełeczeństwa złożyły się na stworzenie szeroko zakrojonej gospodarki lotniczej.

Jesteśmy przekonani, że czytelnicy nasi śledząc umieszczane często w Młodym Lotniku enuncjacje dotyczące zachodniego sąsiada, mogli sobie zdać sprawę z charakteru metod stosowanych w polityce lotniczej państwa, którego potęga będzie w pierwszej linji zagrażać bytowi Polski.

Dziś więc, podając liczby dotyczące rozwoju sportu lotniczego w Niemczech, powtarzamy właściwie rzeczy znane, których ogrom jednak dopiero w tego rodzaju skondensowanej postaci, jaką dał w majowym numerze Luftwacht, okazuje się w całej swej wielkości.

Na czele lotnictwa sportowego znajduje się rada złożona z prezesa i 56 członków — Deutsche Luftrat, która reprezentuje Niemcy w F. A. I. Do zadań rady należy między innemi: zakładanie szkół lotniczych, wszelkie imprezy i zawody lotnicze, wydawanie licencji sportowych, udzielanie pozwoleń na udział w konkursach zagranicznych, mianowanie delegatów na kongresy, rozdział nagród i stypendjów państwowych, oraz organizacja samopomocy ubezpieczeniowej wśród lotników.

Działalność natomiast praktyczna, jeśli można tak powiedzieć, na maszynie i w hangarze, pozostawiona została licznym związkom afiljowanym. Te z nich, które zajmowały się lotnictwem bezmotorowem lub pracą naukową korzystały z obfitych zasiłków finansowych, o łącznej sumie 250 tysięcy marek niem. w r. 1929. W przeciwieństwie do nich sport motorowy musiał się oprzeć głównie na pomocy prywatnej, w myśl wyraźnych przepisów traktatu.

Poza afiljowanym przy Radzie Aeroklubie Niemiec wymienić należy aerokluby akademickie w Berlinie, Gdańsku, Halle, Frankfurcie, Darmstadzie, Brunświku, Wrocławiu, Dreźnie, Frankenhausen, Hannowerze, Karlsruhe, Monachjum i Stuttgarcie, związki naukowe w Kötchen i Akwizgranie, związek instruktorów szybownictwa, koło niemieckich pilotów (R. D. F.), związek modelowo-szybowcowy, tow. Rhön-Rossitten, którego działalność omówiliśmy dokładnie w poprzednim numerze pisma, związek berliński rzemieślników „Sturmvogel" oraz zasługujący na dokładniejsze omówienie Deutsche Luftfahrt Verband.

Podzielony na sekcje balonów wolnych, płatowcową, modelowo-szybowcową, młodzieży, szkolną, oraz informacyjną i werbunkową, łączy on w sobie poważną liczbę kół prowincjonalnych, co cyframi wyrażone przedstawia się jak następuje: grupa bawarska — 55 kół, brandenburska — 62, środkowo-niemiecka — 60, północno-wschodnia — 64, górnośląska — 19, zachodnia — 21, pomorska — 18, saska — 47, śląska — 27, południowo-wschodnia — 45, wschodnia — 59 kół.

Sumując wyniki pracy D. L. V. otrzymamy następującą tabelę:

Ilość członków 44.800.
Ilość kół 249.
Ilość kół młodych lotników 205.
Ilość kół werbunkowych 71.
Wyszkolono pilotów motorowych 83.
Liczba uczniów na wylaszowaniu 45.
Liczba wydanych świadectw pilotów bezmotorowych: kat. A — 311, B — 73, C — 9.
Dyplomowanych pilotów balonowych 50.
Płatowców w stanie czynnym 64.
Szybowców w stanie czynnym 643.
Balonów wolnych 60.

Na płatowcach motorowych przebyto łącznie w 28.036 lotach (4.858 godzinach) 486.000 km.

Na szybowcach wykonano 120.000 lotów, w czem trwających ponad 10 sek. 25.000. Podkreślamy, iż powyższe dane dotyczą jedynie D. L. V., poza którym stoi wszak jeszcze bardzo duża liczba innych organizacyj.

Podczas roku 1929 centralna władza sportu lotniczego, Deutsche Luftrat, zanotowała następujące dane działalności:

Zawodów lotniczych — 16,
Pokazów lotniczych — 117.

Zatwierdzono 12 niemieckich rekordów, z których 11 uznała F. A. I. jako światowe, oraz 7 rekordów szybowcowych, w tem 5 światowych.

W rękach niemieckich znajdowały się w roku 1929 następujące ilości rekordów:

Balonów wolnych — 5,
Sterowców — 2,
Płatowców — 33,
Szybowców — 5.

Piloci poszczególnych klubów zrzeszonych w D.L. wykonali 150 raidów pokrywając łącznie przestrzeń około 160.000 km.

Zostawmy jednak te, jak na nasze stosunki, astronomiczne cyfry i przejdźmy do niemieckiego cywilnego szkolnictwa lotniczego.

Należy wśród szkół wyróżnić utrzymywaną przez państwo Deutsche Verkehrsfliegerschule, zajmującą się dostarczaniem personelu na linje komunikacyjne, oraz cały szereg szkół prywatnych, utrzymujących się prawie wyłącznie z dochodów własnych.

Z tych ostatnich największą jest posiadająca 3 filje szkoła Deutsche Luftfahrt. Próbowano w r. 1929, poraz pierwszy w Niemczech, utworzenie centrów lotniczych (Mannheim i Kolonja) celem obniżenia kosztów szkolnych oraz utworzenie 15 punktów treningowych.

Z końcem roku istniało 16 szkół cywilnych lotniczych, które na

maszynach szkolnych w liczbie 220,
przy pomocy instruktorów 35,
wydały dyplomów 693.

Pozatem związki zorganizowały 105 kursów pilotażu szybowcowego dla 6.407 słuchaczy, którym po 12.000 lotów na 643 szybowcach wydano 393 patenty.

Aby obraz był zupełny, musimy dodać, iż były czynne katedry lotnictwa na uczelniach w następujących miastach: Akwizgran, Berlin, Brunswig, Darmstadt, Hannover, Karlsruhe, Monachjum, Stuttgart, oraz instytuty badań lotniczych prawnych przy uniwersytecie królewieckim i komunikacyjny przy politechnice stuttgarckiej. Specjalne wydziały lotnicze otworzono w Oldenburgu, Kyffhäusen i Frankenhausen.

Sądzimy, że do wszystkich tych cyfr słów dodawać już nie trzeba. Wołają same za siebie.

PRZED WIELKĄ BATALJĄ LOTNICTWA SPORTOWEGO

(Międzynarodowy Raid Awjonetek)

Jak już informowaliśmy w ostatnich numerach „Młodego Lotnika", odbędzie się w czasie od 20-go lipca do 7-go sierpnia r. b. II międzynarodowy konkurs awjonetek, organizowany pod egidą F. A. I. przez Aeroklub niemiecki pod nazwą „Challenge de Tourisme International".

Wiemy z jak wielkiem zainteresowaniem śledzić będą przebieg konkursu miłośnicy sportu lotniczego, tembardziej, że w konkursie tegorocznym współzawodniczyć będą po raz pierwszy awjonetki polskie. To też sądzimy, że nie od rzeczy będzie podać jeszcze raz w streszczeniu najważniejsze warunki konkursu.

Regulamin przewiduje 5 prób, których wyniki oceniane będą w punktach w następujący sposób:

a) regularność w locie maks. 75pkt.
b) szybkość na trasie „ 195 „
c) zalety prakt. awjonetek „ 140 „
d) start i lądowanie „ 60 „
e) zużycie materj. pędn. „ 30 „

Ogółem maks. 500 pkt.

Start do lotu okrężnego nastąpi 20 lipca o godz. 9-ej z Berlina. Przewidziana jest następująca trasa lotu*): Berlin — Brunszwig — Frankfurt — Reims — St. Inglevert — Bristol — Londyn — St. Inglevert Paryż — Poitiers — Pau — Saragossa — Madryt — Sevilla — Madryt — Saragossa — Barcelona — Nimes — Lyon — Lozanna — Berno — Monachjum — Wiedeń — Praga — Wrocław — Poznań — Warszawa — Królewiec — Gdańsk — Berlin. Ogółem 7562 km.

Start w Pau nie będzie otwarty wcześniej jak 22 lipca, godz. 7, a w Lozannie 25-go, godz. 7. Kontrola na lotniskach czynna będzie od godz. 7-ej do 20-ej.

Czas od godz. 20-ej do 7-ej rano winni zowodnicy spędzać na przewidzianych w trasie etapach, w przeciwnym razie liczy im się punkty karne; jeżeli przebywanie nocy poza etapem powtorzy się więcej niż dwa razy, następuje eliminacja z zawodów. Lądowanie po godz. 20-ej jest równoznaczne z nieprzebyciem. Jeżeli zawodnik któregokolwiek dnia nie zrobi żadnego przelotu, liczyć się będzie punkty karne; powtórzenie się tego wypadku więcej niż dwa razy powoduje wykluczenie.

Przelot musi być ukończony najpóźniej 31-go lipca o godz. 16-ej. Otwarcie kontroli lądowania w drodze powrotnej w Berlinie nastąpi 27-go lipca o godz. 16-ej.

Przed lotem wszystkie awjonetki będą ważone i według wykazanej wagi nastąpi podział na kategorje (dopuszczane będą 2 kat.: 1-a do 400 kg. + 15% tolerancji i 2-ga do 280 kg. + 15%).

Próby techniczne odbędą się w Berlinie w czasie od 1 do 7 sierpnia.

Przewidzianych jest 20 nagród pieniężnych: 100.000 fr. fr., 50.000, 25.000 i 15.000 fr. fr. oraz 16 nagród po 10.000 fr. fr.

Celem ułatwienia zainteresowanym rozpoznawania poszczególnych zawodników oraz orjentowania się w typach ich maszyn, podajemy obok wykaz uczestników według ustalonych znaków rozpoznawczych, jakie umieszczone będą na kadłubach awjonetek.

A5, B1, B2 i C4 oznaczają awjonetki austrjackie, zaś E5 — egipską. płatowce te lecą pod barwą Aeroklubu niemieckiego. W ekipie francuskiej leci 1 awjonetka belgijska (L2) i 1 jugosłowiańska (L4).

Przelot przez Polskę spodziewany jest w dniach od 26 do 30 lipca.

Zapoznajmy się z samolotami, które nas będą reprezentować na konkursie międzynarodowym.

*) Mapa została podana w № 3 M. L. z r. b.

POLSKIE AWJONETKI RAIDOWE

R W D 2

Awjonetka ta należy do klasy II (płatowce dwumiejscowe o wadze własnej do 280 kg). Będą jej 3 egzemplarze z silnikami Salmson 40 MK. R W D 2 znamy dobrze z r. z., kiedy to pod wytrawną dłonią por. Żwirki dokonała lotu na trasie około 5 tys. km. w czasie 40 godz., osiągając średnią szybkość 125 km/godz. Opis był już podawany; rysunek płatowca znajduje się na okładce Skrzydlatej Polski. Powtórzymy więc tylko najbardziej charakterystyczne dane:

Rozpiętość	9.80 m.
Wysokość	1,90 m.
Długość	6,15 m.
Największa głębokość skrzydła	1,80 m.
Powierzchnia nośna	13,6 m².
Ciężar własny	250,00 kg.
Ciężar użyteczny	250,00 kg.
Ciężar w locie	500,00 kg.
Obciążenie na 1 m. kw.	36,80 kg./m²
Obciążenie na 1 KM.	12,5 kg/MK
Szybkość max.	155 km/godz.
Szybkość podróżna	130 km/godz.
Szybkość lądowania	65 km./godz.
Pułap praktyczny	4000 m.
Szybkość wznoszenia na 1000 m.	8 min.

R W D 4

Awjonetka ta powstała drogą ewolucji z R W D 2. Skonstruowali ją ci sami, co R W D 2, trzej młodzi inżynierowie Sekcji Lotniczej Polit. Warsz., pp. Rogalski, Wigura i Drzewiecki. Na raidzie R W D 4 wystąpi również w trzech egzemplarzach z silnikami Cirrus - Hermes 105/115 MK. Należy wraz z wszystkiemi pozostałemi awjonetkami do klasy I-ej. Opiszemy najważniejsze jej części.

Skrzydło: Skrzydło jest całkowicie wolnonośne, konstrukcji normalnej, dwudźwigarowe. Wykonane jest bez wiązań wewnętrznych. Część przednia (do przedniego dźwigara) kryta sklejką; dalsza część—obciągnięta płótnem. Skrzydło jest przymocowane no kadłuba z pomocą czterech sworzni o rozstawieniu 28 cm. Lotka zamocowana na tylnym dźwigarze. Sterowanie lotek różnicowe, przez co uzyskujemy miękkość lotek na dużych szybkościach.

Kadłub: Kadłub całkowicie drewniany, kryty sklejką, z drzwiczkami. Trzy bagażniki pozwalają na zabranie obszernych walizek. Płatowiec jest zaopatrzony w podwójne sterowanie.

Podwozie: Podwozie trójnogowe, bezosiowe, z amortyzacją oleopneumatyczną. Golenie z rur stalowych. Hamulce oliwne gwarantują łagodność hamowania przy wybiegu, jak również pozwalają na swobodne manewrowanie płatowcem na ziemi. Płoza metalowa ze stali sprężynowej.

Opierzenie: Stateczniki wolnonośne, drewniane, kryte sklejką. Stery kryte płótnem. Regulacja statecznika poziomego może być uskuteczniona tylko na ziemi.

Konstrukcja płatowca pozwala na łatwe wbudowanie każdego innego

WYKAZ SAMOLOTÓW

ZGŁOSZONYCH DO MIĘDZYNARODOWEGO KONKURSU AWJONETEK

Znak rozpoznawczy	Typ płatowca i silnika	Nazwisko pilota
	NIEMCY	
A1	BFW-M. 23b; silnik: Siemens-Halske 13 72/80 MK	—
A2	Klemm L 26 V; Argus As 8 80/100 MK	Spengler
A3	Klemm L 25 e; Argus As 8 80/100 MK	Lusser
A4	R-K 29 „Deutsche Motte"; Siemens-Halske 14 95/115 MK	Raab
A5	De Haviland Moth; Gipsy I 98 MK	Ebner
A6	Phoenix L 2; Siemens-Halske 13	Pani Schultes
A7	Phoenix Meteor; Siemens-Halske 14	v. Langsdorff
A8	Junkers Junior A. 50; Genet 80 88 MK	—
A9	Junkers Junior A. 50; Genet 80 88 MK	—
B1	Phoenix Meteor; Siemens-Halske 14	Kielhausen
B2	Phoenix Meteor; Siemens-Halske 14	Guritzer
B3	BFW 23b; Argus (typ jak wyżej)	Morzik
B4	Arado L 2a; Argus	Stutz
B5	Albatros L 101; Argus	Steindorff
B6	Klemm L. 25; Salmson 40 MK	Sönning
B7	Klemm L. 25 a; Salmson 40 MK	Osterkamp
B8	Klemm L. 25 e; Argus	Poss
B9	Klemm L. 25 e; Argus	Dinord
C1	Klemm L. 25 e; Argus	Notz
C2	BFW 23c; Argus	Starhenberg
C3	BFW 23c; Argus	v. Freyberg
C4	BFW M 23c; Siemens Halske 13	Offermann
C5	BFW M 23c; Siemens-Halske 13	—
C6	BFW M 23c; Argus	—
C7	BFW M 23c; Argus	—
C8	Arado L 2a; Argus	—
C9	Arado L 2a; Argus	Peschke
D1	Arado L 2a; Argus	—
D2	L. 100; Argus	—
D3	L. 101 a; Cirrus-Hermes 105/115 MK	—
D4	D. 18; Genet 100 MK	Neininger
D5	Klemm 25 IVa; Genet 80/85 MK	Simon
D6	Soldenhod; Salmson 40 MK	Riediger
D7	Klemm L 25 Ia; BMW X 45/50 MK	v. Gravenreuth
D8	BFW M 23b; BMW (typ j. w.)	Böhning
D9	R-K 29; Siemens-Halske 14	Katzenstein
E1	Klemm; Genet 80 MK	Benz
E2	Junkers Junior; Siemens-Halske 13a 80/92 MK	—
E3	Bäumer B VI; Gipsy 90 MK	—
E4	Tiefdecker; Scorpion 35/40 MK	—
E5	Klemm; Salmson 40 MK	Mohamed Sidki
E6	Klemm L. 26 IIa; Siemens-Halske 13a 80 MK	Siebel
E7	Moth Special; Gipsy II 115/125 MK	—
E8	BFW-M. 23c; Argus	—
E9	BFW-M. 23c; Argus	—
F1	BFW-M 23c; Argus	—
F2	BFW-M. 23c; Argus	—
	FRANCJA	
L1	Mauboussin; Salmson 40 MK	—
L2	St. Hubert; Walter 110 MK	Maus
L3	Caudron 193; Renault 95 MK	—
L4	Bloudek XV; Cirrus M. II	Colnar
L5	Albert A 61; Salmson 95 MK	Albert
L6	Albert A 62; Renault 95 MK	—
L7	Devoitine; Renault 95 MK	Finat
L8	Devoitine; Renault 95 MK	Doret
L9	Douchy; Salmson 40 MK	Douchy
M1	Caudron; Renault 95 MK	—
M2	Caudron 193; Renault 95 MK	Delmmotte
M3	Guerch.-Henriot 5; Renault 95 MK	Bapt
M4	Farman 220; Renault 95 MK	Lallouette lub Permangle
M5	Mauboussin; Salmson 40 MK	Ducout
M6	Caudron C 232; Renault 95 MK	—
M7	Moth-Morane-Saulnier; Gipsy 95 MK	Pani Hilsz
	POLSKA	
O1	PZL—5; Gipsy 85/100 MK	Gedgowd
O2	PZL—5; Gipsy 85/100 MK	Orliński
O3	DKD—5; Cirrus M. III 85 MK	Działowski
O4	S—1; Cirrus M. III 85 MK	Piotrowski
O5	PWS—8; Walter-Vega 85 MK	Dudziński
O6	PWS—50; Cirrus M. III 85 MK	Babiński
O7	PWS—51; Genet 80 MK	Lewoniewski
O8	PWS—52; Gipsy 85 MK	Rutkowski
O9	RWD—4; Cirrus-Hermes 105/115 MK	Żwirko
P1	RWD—4; Cirrus-Hermes 105/115 MK	Karpiński
P2	RWD—4; Cirrus-Hermes 105/115 MK	Bajan
P3	RWD—2; Salmson 40 MK	Płonczyński
P4	RWD—2; Salmson 40 MK	Więckowski
P5	RWD—2; Salmson 40 MK	Muślewski
	HISZPANJA	
T1	C.A.S.A.; Gipsy 85/100 MK	Rodiguez
T2	C.A.S.A.; Gipsy 85/100 MK	Ordiales
T3	C.A.S.A.; Gipsy 85/100 MK	Haya
T4	C.A.S.A.; Elizalde	Navarro
T5	D.H. Moth; Gipsy 85 MK	Arcyks. Habsburg-Bourbon
T6	D.H. Moth; Gipsy 85 MK	—
T7	D.H. Moth; Gipsy 85 MK	Ansaldo
T8	Loring; Gipsy 85 MK	Rambaud
T9	Jenkers; Genet 80 MK	Espinosa
	ANGLJA	
K1	Avro Avian; Cir.-Herm. 105/115MK	Thorn
K2	Redwing; Hornet 75 MK	—
K3	D.H. Moth; Gipsy 100 MK	Broad
K4	Avro Avian; Gipsy II 120 MK	Andrews
K5	D.H. Moth; Gipsy 100 MK	Butler
K6	D.H. Moth; Gipsy 100 MK	Lady Bailey
K7	Mono Special; Warner 110 MK	Carberry
K8	D.H. Moth; Gipsy 100 MK	Miss Spooner
	SZWAJCARJA	
S1	Breda 15—S; Walter-Venus 110 MK	Pierroz
S2	Klemm L 25; Argus As 8 80 MK	Kolp
S3	Müller. Griesheim Hochd. GMG; Statax 29B „S" 40 MK	Hansen
S4	Korsa T 2; Anzani 50 MK	Schmid

silnika, nawet gwiazdowego, którego waga nie przekracza 140 kg.

Śmigło metalowe typu Reed'a. Zbiornik paliwa, umieszczony w skrzydle, ma pojemność 110 litrów.

Rozpiętość	10,5 m.
Wysokość	2,26 m.
Długość	7,0 m.
Największa głębokość skrzydła	1,8 m.
Waga własna	398 kg.
Ciężar użyteczny	382 kg.
Ciężar w locie	780 kg.
Dla tego ciężaru współczynnik bezpieczeństwa	7 kg.
Powierzchnia nośna	15,0 m².
Obciążenie na 1 m²	52,0 kg/m².
Szybkość max.	205 km/godz.
Szybkość podróżna	170 km./godz.
Pułap praktyczny	5000 m.
Czar wznoszenia na 1000 m.	6 min.

PZL 5

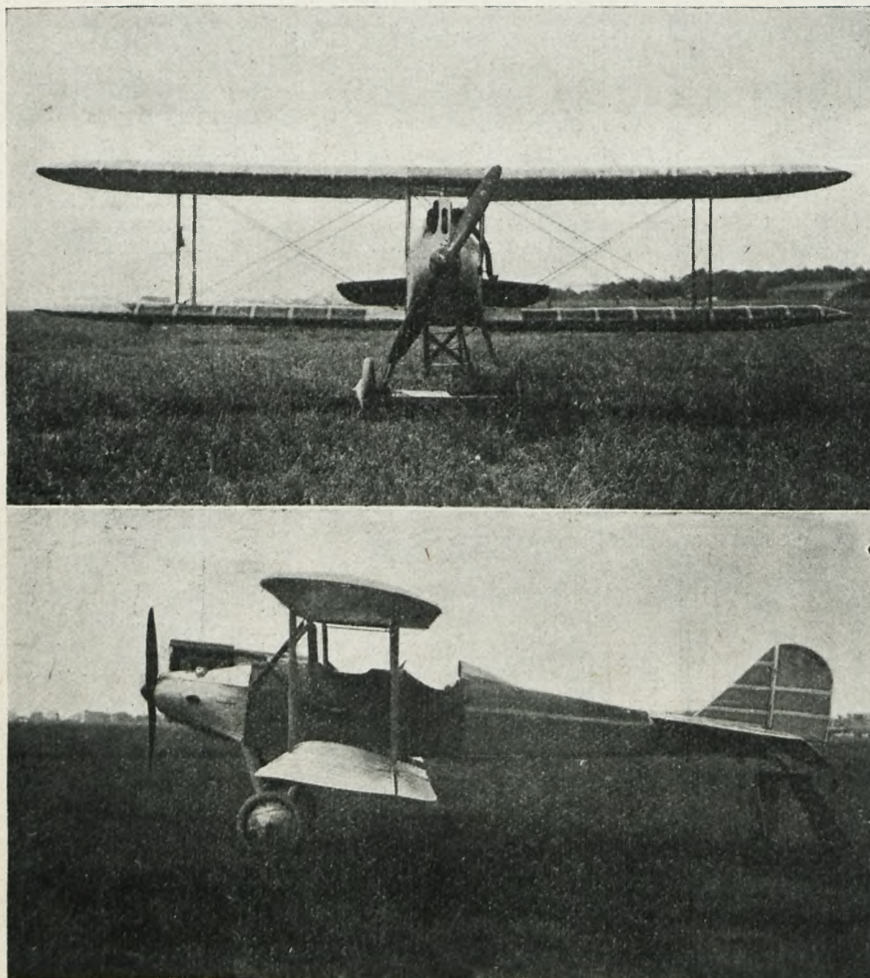
Płatowiec PZL5, produkt Państwowych Zakładów Lotniczych, skonstruowany przez pp. inż. Malinowskiego i W. Kozłowskiego jest pomyślany jako maszyna do sportu, turystyki i szkolenia. Mówi się o nim jako o polskim Moth'ie. W raidzie międzynarodowym ujrzymy 2 szt. PZL5 z silnikami Gipsy 85 MK. Mogą być zastosowane też inne silniki, o mocy od 80 do 120 KM.

PZL5 jest dwupłatem dwuosobowym o jednostajnej rozpiętości tak górnego, jak i dolnego płata, jednostajnej głębokości skrzydła i wyprzedzeniu górnem.

W celu łatwego garażowania, skrzydła płatowca mogą być złożone ku tyłowi bez naruszenia regulacji. Profil półgruby, jednostajny na całej rozpiętości. Forma skrzydeł prostokątna, z zaokrąglonemi brzegami. Lotki w dolnym płacie. Zastosowanie półgrubego profilu o wielkiej nośności pozwoliło na znaczne zredukowanie wymiarów płatowca, przy zachowaniu dobrych własności lotu i lądowania, oraz na utrzymanie normalnej wagi przy znacznym współczynniku bezpieczeństwa.

Płatowiec jest konstrukcji mieszanej: szkielet kadłuba, skrzydeł i opierzenia ogonowego wykonane są z drzewa przy użyciu okuć stalowych. Łoże silnikowe, podwozie i słupki skrzydłowe są stalowe. Pokrycie skrzydeł i opierzenia — płócienne. Kadłub w części przedniej kryty dychtą, w tylnej — płótnem. Podwozie, bez osi, składa się z dwóch części niezależnych, zaopatrzonych w amortyzatory oleo - pneumatyczne „PZL". Płoza amortyzowana sznurem gumowym. Mechanizm sterowy normalny — dwusterowy.

Rozpiętość	8,5 m.
Długość	6,9 m.
Wysokość	2,67 m.
Szerokość w stanie złożonym	2,7 m.
Powierzchnia nośna	21,8 m²
Ciężar własny z siln. Gipsy 85 — 100 MK	410 kg.
Ciężar użyteczny	335 kg.
Ciężar całkowity	745 kg.
Obciążenie na 1 m²	34,2 kg.
Obciążenie na 1 MK	7,45 kg.
Szybkość max. przy ziemi	170 km./godz.
Szybkość minimalna	60 km./godz.
Czas wznoszenia się na 1000 m.	6,5 min.
Pułap	5000 m.
Zasięg	600 km.



P Z L 5

Podlaska Wytwórnia Samolotów wystąpi na raidzie z czterema swemi protypami: PWS 8, PWS 50, PWS 51 i PWS 52. Ostatni z nich (PWS 52) nie jest jeszcze wykończony. Pokładane są w nim duże nadzieje.

PWS 50 opisaliśmy szczegółowo w kwietniowym numerze „Młodego Lotnika" z r. b. Również w tymże zeszycie scharakteryzowaliśmy awjonetkę PWS 50. Powtórzymy więc tylko dane najważniejsze.

PWS 50

Typ płatowca: jednopłat dwumiejscowy. Skrzydło wolnonośne, siedzenia obok siebie. Konstrukcja drewniana.

Konstruktorzy: mjr. W. Makowski i A. Bobek.

Silnik: Cirrus Mark III 85 MK.

Rozpiętość	11 m.
Długość	7,1 m.
Wysokość	2,1 m.
Ciężar własny	380 kg.
Ciężar użyteczny	220 kg.
Ciężar całkowity	600 kg.
Powierzchnia nośna	20 m²
Obciążenie pow.	30 kg/m².
Obciążenie mocy	7,5 kg./MK.
Szybkość max.	150 km./godz.
Szybkość podróżna	130 km./godz.
Szybkość min.	60 km./godz.
Czas wznoszenia się na 1000 m.	8 min.

PWS 51

Typ płatowca: jednopłat dwumiejscowy z dolnem skrzydłem (dolnopłat). Konstrukcja mieszana (drzewo, stal).

Konstruktor: inż. St. Cywiński

Silnik: Genet 80 — 88 MK.

Rozpiętość	10,8 m.
Długość	7,75 m.
Wysokość	2,25 m.
Ciężar własny	430 kg.
Ciężar użyteczny	270 kg.
Ciężar całkowity	700 kg.



PWS 51

Powierzchnia nośna	18 m^2.
Obciążenie pow.	28,9 kg./m^2.
Obciążenie mocy	8,2 kg./MK.
Szybkość max.	140 km./godz.
Szybkość podróżna	125 km./godz.
Szybkość min.	70 km./godz.
Czas wznoszenia na 1000 m.	10 min.

Szybkość podróżna	125 km./godz.
Szybkość min.	73 km./godz.
Czas wznoszenia się na 1000 m.	9 min.
Pułap	4000 m.
Zasięg	550 km.

PWS 8

PWS 8 jest dwupłatem dwumiejscowym o skrzydle składanem. Skonstruował ten płatowiec inż. J. Naleszkiewicz. Na raidzie PWS 8 wystąpi z silnikiem Walter - Vega 85 MK. Późne wykończenie nie pozwoliło nam zapoznać się ze szczegółami tej konstrukcji. Najważniejsze cechy charakterystyczne są następujące:

Rozpiętość	10 m.
Długość	7,5 m.
Wysokość	2,9 m.
Ciężar własny	440 kg.
Ciężar użyteczny	300 kg.
Ciężar całkowity	740 kg.
Powierzchnia nośna	22 m^2
Obciążenie pow.	33,6 kg./m^2.
Obciążenie mocy	8,7 kg./MK.
Szybkość max.	136 km./godz.

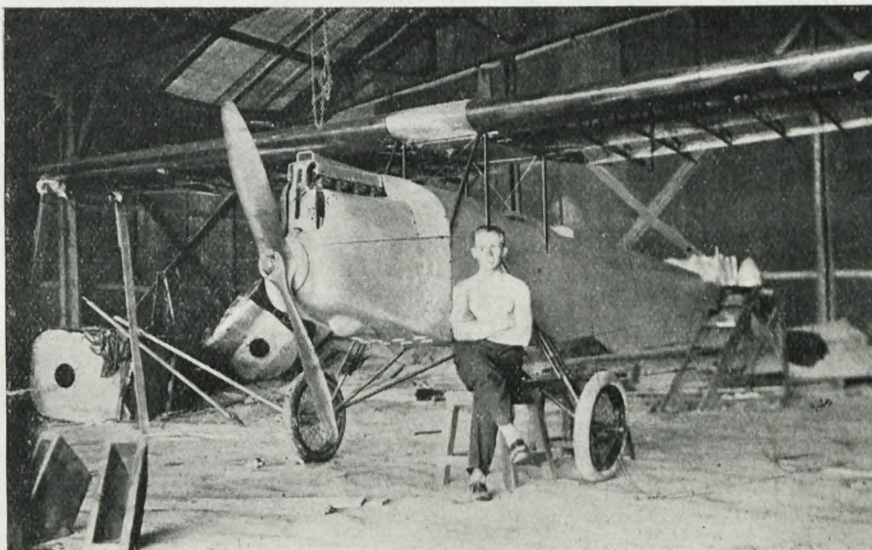


PWS 8

DKD 5

Awjonetka DKD 5, którą zgłasza Komitet Wojewódzki L. O. P. P. w Krakowie, jest ulepszonym prototypem DKD 4, zwycięzcy ostatniego krajowego konkursu awjonetek. Skonstruował ją st. sierż. pilot, p. St. Działowski. Budowę wykonał park 2 p. lotn. w Krakowie. Do DKD 5 wbudowany zostanie silnik Cirrus Mark III o mocy 85 MK.

Kadłub jest wykonany z rurek duralowych łączonych złączeniami stalowemi. Całość pokryta płótnem lnianem. Skrzydło o podłużnicach skrzynkowych, przymocowane jest do kadłuba oraz baldachimu zapomocą stojaków duralowych. Podwozie bezosiowe, oleopneumatyczne.



S 1

Rozpiętość	10 m.
Długość	6,3 m.
Wysokość	2,1 m.
Powierzchnia nośna	18 m^2.
Ciężar własny	380 kg.
Ciężar w locie	600 kg.
Szybkość max.	175 km./godz.
Szybkość min.	50 km./godz.
Pułap	4500 m.
Szybkość wznosz. na 1000 m.	6 min.

S 1

Płatowiec S 1 Aeroklubu Akademickiego w Krakowie, skonstruowany przez p. Józefa Sido, absolwenta Akademji Górniczej, jest jednopłatem (górnopłatem). Pójdzie na raid z silnikiem Cirrus Mark III 85 MK. W chwili pisania niniejszego artykułu nie był jeszcze wykończony, co widoczne jest na fotografji.

Z REWIZYTĄ W AEROKLUBIE MORAWSKIM

Aerokluby polskie nosiły się oddawna z myślą odwiedzenia klubów Czechosłowacji i zapoznania się z lotnictwem sportowem bratniego narodu.

Już w roku zeszłym Aeroklub krakowski wysłał jedną maszynę z rewizytą do Brna. Jak wiemy, przymusowe lądowanie nie pozwoliło Krakowianom dotrzeć do celu. Zaproszenie leżało wciąż niewykorzystane, zaczynało się przypominać o przysłowiowym „braku" szczęścia na terenie Małej Ententy. Dopiero miesiąc temu, korzystając z ponownego zaproszenia Aeroklubu Morawskiego na meeting doroczny w Brnie, Aerokluby Warszawski i Krakowski postanowiły wysłać swe ekipy.

Należało pokazać Czechom nasz sport lotniczy, uprawiany w klubach na własnych, krajowej konstrukcji maszynach, niegorszych od zagranicznych. Pragnęliśmy w części odrobić straty moralne, jakie ponieśliśmy biorąc ciągle w skórę na terenie państw Małej Ententy.

Poszły maszyny różnorodne, od najnowszych (R W D 3 i P Z L 2) kończąc na starej J D 2.

Warszawa wysłała trzy samoloty, Kraków dał jedną, a pozatem, korzystając z okazji, przyłączył się płatowiec P Z L 2. Z racji tej różnorodności maszyn, a co zatem idzie, różnej szybkości, lecieliśmy oddzielnie.

Ja towarzyszyłem kpt. Babińskiemu. Przepowiadano nam podróż w czarnych kolorach, strasząc rozłożeniem się motoru na czynniki pierwsze, nie mówiąc już o innych okropniejszych nieszczęściach.

Na przekór wszystkim dolecieliśmy w zupełnie dobrym czasie do Krakowa. Po umieszczeniu maszyny w hangarze aeroklubowym, ruszyliśmy na poszukiwanie specjalnych smarów dla bardziej wybrednych silników niż nasz Anzaniak.

Na drugi dzień przyleciał kpt. Halewski z dyr. Berezą na R W D 3. Przywieźli nam paszporty i pozwolenie na przelot do Czechosłowacji, gdyż nasz A. R. P. nie postarał się jeszcze o tryptyki.

Cały dzień upłynął na przygotowaniu maszyny, no i wreszcie w sobotę, po solennem zapewnieniu kpt. Babińskiego, że „szaleć" po półkach czeskich nie będzie, ruszamy w drogę.

Pogoda nienadzwyczajna, ale wiatr sprzyjający, co dla naszej przeciążonej maszyny jest objawem pożądanym.

Lecimy ponad Wisłą, mijając z boku Kopiec Kościuszki, którego przeskoczyć nie jesteśmy w stanie i wchodzimy na loksodromę kierującą nas do Cieszyna. Motor, pomimo krótkotrwałego deszczu, pracuje dobrze. Przelatujemy nad starym piastowskim Cieszynem, szybując doliną w kierunku Przyrowu, gdzie mamy znaleźć, wedle zapewnień portu krakowskiego, lotnisko.

Jesteśmy już w powietrzu godzinę z minutami, gdy zaoliwia się jedna ze świec. Lecimy na „nawalającym" silniku.

Pocieszam się, że już niedaleko do lotniska — może dociągniemy? Widać już nawet kolej idącą z Morawskiej Ostrawy, przy której leży Przerów.

Niestety, zbyt duży ładunek paliwa i ogólne przeciążenie maszyny zmusza nas do lądowania. Znajdujemy pole porosłe koniczyną tuż przy kolei. Kilka okrążeń i lądujemy. Z góry widać, że koniczyna jest mokra i położona po ulewnym deszczu. Niestety, już nie mamy wyboru: maszyna musi lądować; silnik jest w takim stanie, że nie utrzymuje płatowca w linji lotu.

Mam małego stracha, ale świadomość, że ląduję z asem polowych lądowań przywraca mi dawną pewność.

W tej samej chwili maszyna dotyka kołami ziemi, sekundę toczy się gładko, ale zbita i zmoczona koniczyna hamuje nas gwałtownie — kapotaż, dosyć silny, następuje jak błyskawica.

Czuję, że jestem cały, wydobywam się więc czemprędzej, chcąc przekonać się, czy możliwa jest dalsza podróż. Ze smutkiem konstatujemy fakt ułamania się kadłuba tuż przy opierzeniu ogonowem.

Uszkodzenie w naszych warunkach nie nadaje się do naprawy.

Po naradzie telefonujemy do Brna, a potem postanawiamy, że pojadę koleją, starając się jaknajprędzej sprowadzić pomoc fachową.

Na stacji w Brnie spotykają mnie członkowie Aeroklubu oraz prezes Towarzystwa Polsko - Czeskiego, p. prof. Kolaja.

Zostaję zawieziony do hotelu, a potem na bankiet wydany przez Aeroklub Morawski, gdzie spotykam kolegów z Warszawy i dowiaduję się, że dr. Piotrowski dotąd nie przyleciał.

Gospodarze, nadzwyczaj serdeczni, wypytują się o szczegóły katastrofy i wyrażają swą radość ze szczęśliwego zakończenia wypadku.

Na bankiecie obecni byli delegaci zaprzyjaźnionych klubów, Ligi im. Masaryka, lotniczego Związku niemieckiego, Jugosłowianie, no i my — najliczniejsza delegacja zagraniczna.

Jesteśmy całkowicie usatysfakcjonowani, gdyż stanowimy jedyną delegację liczną, która przyleciała w złą pogodę.

Zadowolenie nasze wzrasta, gdy dowiadujemy się, że czeskie ekipy nie doleciały, że nawet komunikacja częściowo jest nieczynna i że... o dziwo! zdobywamy dwie nagrody w zlocie gwiaździstym do Brna: płatowiec P Z L 2 (Orliński) — II-gą i R W D 3 (Halewski) — III-cią.

Wyrazicielem uznania dla sportu lotniczego polskiego był sekretarz Jugosłowiańskiego Królewskiego Aeroklubu, który w swem przemówieniu podkreślał, że Czesi i Jugosłowianie powinni brać przykład i dążyć do tych wyników, jakie osiągnęli Polacy.

W miłym nastroju i przyjacielskiej rozmowie przeciągnął się bankiet do późnej nocy.

Wreszcie rozpromienieni i syci wrażeń idziemy spać, oczekując właściwego meetingu, na którym mamy być widzami.

Na drugi dzień, to znaczy w niedzielę, mamy przedpołudnie wolne. Zwiedzamy stare więzienie na Spilbergu, oprowadzani przez miłego sekretarza Tow. Polsko-Czeskiego.

O godz. 3-ej jesteśmy już na lotnisku.

Warto wspomnieć o niewiarogodnej długości sznurze aut dążących na popisy lotnicze.

Publiczność śpieszy tłumnie, korzystając z najróżnorodniejszej komunikacji.

W programie meetingu był punkt przeznaczony dla gości. Orliński pokazał bardzo ładnie utrzymywanie się

w powietrzu bez szybkości, no i lądowanie z przepadaniem, właściwe dla P Z L 2. Potem Staś Rogalski wyleciał na swojem dziecku. R W D 2 podobała się wszystkim bardzo. Szczególnie zainteresowany był as czeskiego lotnictwa szybowcowego, płk. Skala, to też, na zaproszenie Stasia, zgodził się z ochotą polecieć.

Okazało się wtedy, że nietylko polskie władze lotnicze trzymają się aż do szaleństwa litery prawa, gdyż zawiadowca portu berneńskiego wniósł protest i dopiero wstawiennictwo prezesa Aeroklubu Morawskiego, oraz solenne zapewnienia nasze, że żadnych pretensyj w razie uszkodzenia nikt nie wniesie, odniosły pożądany skutek.

Pułkownikowi podobała się RWD szalenie.

Po tych lotach okolicznościowych zobaczyliśmy naprawdę rzecz piękną, ale, jak potem okazało się, i bardzo niebezpieczną.

Dla uświetnienia popisów i ściągnięcia tem samem większej liczby publiczności, zaproszony został kpt. Malkowski, as akrobacji, jeden z najlepszych akrobatów europejskich.

Podziwialiśmy cudownie płynne beczki, lot na plecach i loopingi. Loopingi wiązane w ósemkę w płaszczyźnie pionowej, to znaczy ósemkę składającą się ze zwykłego loopinga i loopinga na plecach. Nikomu wtedy przez myśl nie przeszło, że w krótkim czasie, na podobnym popisie, zgaśnie młode życie tego świetnego lotnika.

Jak wielką popularnością cieszył się ś. p. kpt. Malkowski wśród publiczności czeskiej, mogą zaświadczyć zrywają się cochwila oklaski i tłum ludzi odprowadzający pilota.

Przy końcu programu dowiadujemy się, że dr. Piotrowski, niezrażony wczorajszem niepowodzeniem, leci z Prostejowa do Brna.

Oczekujemy go z biciem serca, gdyż lotnisko berneńskie, pokryte wysoką trawą, nie jest łatwe do lądowania.

Okazało się jednak, że obawy nasze były płonne. Wkrótce w zwiększonem gronie udajemy się do miasta.

Pokazali nam Czesi ładną organizację święta lotniczego, nadzwyczajne akrobacje i opowiedzieli, że właściwie sport lotniczy u nich jest w powijakach, gdyż Aeroklub Morawski mając 800 członków i istniejąc 10 lat posiada tylko 18 pilotów, i to prawie samych rezerwistów. Dopiero w tym roku wyszkolono u nich 2 młodych pilotów.

Zato z maszynami, a właściwie z taborem lotniczym stoją lepiej. Jednak zaznaczyć trzeba, że mają płatowce przeważnie wojskowe, typu albo używanego jeszcze w armji, albo już wycofanego, ale nie sportowego.

Na dwanaście posiadanych maszyn Aeroklub Morawski miał tylko dwa szkolno-sportowe aparaty z Walterami 60 MK. Reszta to stare Brandenburgi w nowej szacie, Avia'e i Szmoliki. Lotnictwo wojskowe „w cywilu".

Trzebaby jeszcze wspomnieć, że w klubie Morawskim piloci są szczególnie uprzywilejowani. Dla nich istnieje klub. Oni najmniej płacą, oni najwięcej korzystają, ale też oni w razie potrzeby dają cały swój czas i pracę dla klubu.

Najlepszym przykładem zupełnego oddania się klubowi było to święto, któreśmy widzieli zbiska. Piloci prze dwa dni nie schodzili z lotniska, a potem jeszcze zajęci byli gośćmi, ułatwiając transport naszej maszyny.

Wynieśliśmy z Czechosłowacji nadzwyczaj miłe wspomnienia i garść uwag, które nasunęły się przy porównaniu pracy naszej i naszych sąsiadów.

Stefan Iwanowski.

NA MIĘDZYNARODOWYM KONKURSIE PŁATOWCÓW MYŚLIWSKICH

Bukareszt, w czerwcu.

Dawno lotnictwo polskie nie wzbudziło tak żywiołowego entuzjazmu. Dawno powietrzne wyczyny naszych lotników nie wywołały tak hucznych braw.

Morze publiczności na bukaresztańskiem lotnisku wrzało.

Słychać było ustawiczne powtarzanie, że to Polacy... Nie Francuzi, nie Niemcy, nie Amerykanie, ale właśnie Polacy...

Taki nastrój wisiał w powietrzu w dniu przedstawienia maszyn władzom lotniczym Rumunji przed Międzynarodowemi Zawodami Płatowców Myśliwskich w Bukareszcie.

Do Rumunji wyruszyły dwa polskie płatowce, wyprodukowane przez Państwowe Zakłady Lotnicze w Warszawie. Pościgowy PZL 1, pilotowany przez pułkownika Jerzego Kossowskiego i łącznikowy PZL 2, pilotowany przez kpt. Bolesława Orlińskiego z pasażerem inż. Rumbowiczem, dyrektorem Państwowych Zakładów Lotniczych.

Pułk. Kossowski bierze bezpośredni udział w konkursie, kpt. Orliński pragnie jedynie zademonstrować płatowiec polskiej konstrukcji.

Sam lot Warszawa — Bukareszt mówi już wiele. Pułk. Kossowski leciał tam z przeciętną szybkością 260 km. na godzinę.

Lista zawodników biorących udział w Międzynarodowych konkursach przedstawia się niemniej imponująco. Udział biorą: zwycięzca Lotu Małej Ententy, Smolik 31 (Czechosłowacja), Devoitin (Francja — silnik Hispano Suiza 600 KM), Junkers K 47 (Niemcy), Moran (Francja), Bristol Buldog (Anglja), Fairy (Anglja), Fokker 15 (Holandja) i Vickers (Anglja).

Najgroźniejszym konkurentem Polski jest Fokker 15, potem idą brytyjskie płatowce Vickers i Fairy.

Posiadamy jednak jeden wielki atut. Jest nim dogodny układ skrzydeł i ogromna widzialność, co, jak wiadomo, jest rzeczą bardzo ważną. Zalety te wzbudziły duże zainteresowanie Rumunów.

Konkurs obejmie lot z Bukaresztu do Konstancy na wysokości 5.000 metrów. Następnie demonstrowane będzie uzyskanie maksymalnego pułapu, akrobacje, loty przy minimalnej szybkości, starty, lądowania i strzelanie.

Przed rozpoczęciem konkursu w obecności władz rządowych, lotniczych i wojskowych, korpusów dyplomatycznych państw zainteresowanych, przedstawicieli prasy polsko - rumuńskiej i licznej publiczności odbyła

się owa słynna lustracja. Śmiało rzec można, że była to rewja powietrzna.

Najprzód wzbił się w powietrze Francuz na swoim Devoitin'ie. Latał bardzo poprawnie śmiałym, pięknym stylem. Przyglądający się temu Rumunowie dzielili się między sobą wrażeniami.

— Bien — powiedział jakiś brodaty major do jednej z pań z poselstwa, ale i my potrafimy niejedno.

Nagle zawarczał nowy silnik. Pułk. Kossowski startował.

Boże, co to był za lot! Tłum umilkł. Wlepił oczy w aparat i dosłownie przestawał oddychać. Pilot startował prawie prostopadle, drąc się wciąż w górę.

Wyżej, wyżej...

A potem rozpoczął akrobacje.

Lotnisko upodobniło się do pola wyścigowego, na którem po zupełnej ciszy tłum zaczyna ryczeć, wrzeszczeć, klaskać w dłonie, wywijać laskami, kapeluszami.

Z najbardziej karkołomnych figur pułk. Kossowski wychodził zwycięsko.

W pewnej chwili stojący obok mnie słynny generał Gorski, szef lotnictwa wojskowego Rumunji, zawołał:

— Panie, widziałem amerykański „cyrk fruwający": wspaniale latali, ale klnę się na honor, że nie umywali się do tego waszego wściekłego pułkownika. Jesteście niezrównani.

* * *

Loty popisowe kpt. Orlińskiego spotkały się również z wielkiem uznaniem, lecz nosiły odmienny charakter, wskutek odmiennej konstrukcji i przeznaczenia płatowca.

Cała Polska czeka na wyniki konkursów, w których biorą udział jedynie prototypy nieużywane dotychczas w żadnych armjach. Zwycięzca ma otrzymać od Rumunji seryjne zamówienie.

Jak będzie z nami, zobaczymy...

Jerzy Lewestam.

CENTRUM P. W. LOT. — NASZA „SZKOŁA ORLĄT"

Za siedmiu górami i lasami, a trochę za Łodzią leży obszerna polana, popularnie zwana lotniskiem. Dwa hangary, kilkanaście maszyn, trzy namioty, kuchnia, komendant, trzej instruktorowie, oraz 27 pogromców Hanriotów dopełnia całości, tworząc tak zwane Centrum P. W. L.

Pięknie tam jest i wesoło, słońce cały dzień dogrzewa robiąc z wyżej wymienionych pogromców murzynów, jako że bractwo to zmniejsza swój ubiór do minimum, na jakie tylko regulamin obozu pozwala.

Żyje się tam chlebem żołnierskim, czystem, świeżem powietrzem (chyba, że jest wiatr od Łodzi), a głównie zapałem, którego żadnemu z nich nie brak.

Gdy tylko słońce wzejdzie nieco ponad horyzont, a zegarki wskażą godzinę 3 rano, już znajdzie się ktoś, kto obiega namioty wołając ponurym głosem, że już czas się zabrać do codziennego trybu życia. Zrywa się wszystko z łóżek i ubiera na siebie jaknajwięcej i jaknajszybciej. Tempo ubierania się jest pierwszorzędne, bo nocne zimno jedynie w ten sposób z kości można przepędzić. Ten i ów jest jeszcze śpiący myśląc o snach dopiero co odegnanych, snach, w których bezwarunkowo knypel jest bohaterem.

Lecz za chwilę rozlega się głos idący gdzieś od kuchni, że kawa gotowa. Cóż wobec tego magicznego słowa znaczą sny i marzenia? Każdy chwyta w grść kubek i na pełnym gazie sypie po ten boski nektar.

Są tacy odważni, którzy zabierają się do mycia, inni natomiast uważają to za godny nienaśladowania przesąd, mający ujemnie wpływać na czucie przy lądowaniu.

Za chwilę rozlega się gwizdek instruktora Wych. Fiz. wołający wszystkich na zbiórkę. Cermonja ta odbywa się pod sążnistym masztem z opuszczoną chorągiewką, którą z wieczora spuszczono na znak spokoju nocnego. Rozlega się komenda „Baczność!", „W dwuszeregu zbiórka!", „Czapki zdejm!" i za chwilę mniej lub więcej fałszywe głosy ze skupieniem i nabożnością odśpiewują „Kiedy ranne"...

Po chwili chorągiewka podciągana rękoma instruktora wędruje ku górze i rozlega się komenda „W prawo zwrot, kierunek hangary — marsz!"

Ranki bywają zazwyczaj bardzo piękne. Idąc w dwurzędzie, każdy spoziera na „kichę" zwisającą najczęściej melancholijnie ku dołowi, co znaczy, że powietrze zaprasza do lotu.

Maszyny wyprowadzone z hangaru stoją gotowe do lotu. Dwuszereg dzieli się na trzy grupy, z których każda podąża ze swym mistrzem - instruktorem do wyznaczonej maszyny. Mistrz i jeden z uczniów sadowią się do kadłuba, inni zapuszczają śmigło. Rozlega się warkot kilku Rhône'ów, mącąc ciszę poranka, ku wielkiemu zgorszeniu okolicznych mieszkańców. Maszyny i grupa z chorągiewką wędrują na start. Tu każdy ze skupieniem oczekuje na swoją kolejkę, by odlatać swe rundki uwieńczone większym lub mniejszym tryumfem. Kto lata, ten, naturalnie, ma bardzo poważne zajęcie Reszta zabawia się na starcie rozmową. Tematy bywają niezmiernie różne. Najbardziej aktualną jest kwestja humoru naszych mistrzów, poczem zazwyczaj mówi się o pogodzie, o Spadach, o Szurleju, wreszcie, podkoniec, schodzi się na tematy niemające nic wspólnego z lotnictwem, za to wiele z drugą piękną dziedziną: z piękną płcią. Są i tacy, którzy latają już samodzielnie. Jest to pewnego rodzaju atrakcja na starcie, nadarza się bowiem świetna okazja popatrzenia jak się latać nie powinno. „Laszownicy" jednak nie przejmując się zbytnio tem, co się dzieje na starcie, startują wpatrzeni w licznik obrotów, oraz w monotonny ruch knypla na przedniem siedzeniu, który musi im zastąpić instruktora, niezawsze mając do tego ochotę (zwłaszcza przy lądowaniu).

W końcu ląduje ostatnia maszyna. Wszyscy odlatali swoje i podążają do hangaru, by napoić „chrabąszcze" benzyną i rycyną. Po dokonaniu tego zbożnego dzieła, rozchodzimy się do namiotów. Teraz myją się nawet najbardziej zatwardziałe pod tym względem dusze. Wszyscy rozbierają się jak na plażę i roześmiani i zadowoleni z siebie zabierają się do drugiego śniadania.

Po śniadaniu jest przerwa nieodzowna dla osobistych potrzeb kosmetyczno - literackich, jak golenie, przyszywanie oderwanych guzików, pisanie listów i t. p.





1. — Wymarsz z obozu na loty. 2. — Uczniowie - piloci i instruktorzy. Pośrodku komendant Centrum por. pil. F. Żwirko, obok niego instruktorzy: Mazurek, Zołotow i Wolniczek.

O godzinie dziesiątej gospodarz kursu i instruktor W. F. w jednej osobie, chłop rosły a barczysty, bardzo stanowczo zapowiada, że nadszedł czas gimnastyki i gier sportowych.

Przysiady, skłony, skoki wpływają zbawiennie na i tak już świetne humory. Następnie rozpoczyna się ulubiona przez wszystkich siatkówka i koszykówka. Walki o zwycięstwa bywają zawzięte, tembardziej zażarte, że nieraz idzie o poważną stawkę, jak np. mycie naczyń po obiedzie przez przegraną drużynę. Zwolna zbliża się godzina pierwsza; godzina, w której rozlega się sympatyczny gong kuchenny wzywający wszystkich do obiadu. Obiad jest u nas obrzędem bardzo poważnym, czczonym i lubianym, to też niebawem przed kuchnią formuje się ogonek z ludzi, z ciekawością zaglądających do ziejących tajemniczą parą kotłów.





3. i 4. — Ćwiczenia i sporty.

Milczkiem, a żwawo znikają dary Boże w łaknących żołądkach dwudziestu siedmiu pogromców. Wreszcie ociągając się sennie, zadowolone z życia bractwo wędruje do swych łóżek lub też na świeże powietrze, by przespać się kilka godzin dla nabrania sił na loty wieczorne.

Obserwator mający w sobie nieco fantazji, patrząc na nasze osobnicze, zamknięte w sobie i oddzielone od reszty świata życie, mógłby nasz teren lotniska porównać do pięknej wyspy.

Nie jest jednak ta wyspa bezludna i omijana przez wszystkich. Mamy tu często bardzo różnych gości, któ-



5. — Poranny posiłek przy dźwiękach patefonu.

rzy z ciekawością przychodzą lub przylatują nas oglądać.

Co się tyczy tych gości skrzydlatych, to przylatują oni ze wszystkich stron Polski na Bréguet'ach, Potez'ach, a czasami się zdarza, że wyląduje pasażerski Fokker.

Druga kategorja gości to są wycieczki z Łodzi. Zdarza się, że przez cały obóz przejdzie zelektryzowana wieść, iż zbliża się wycieczka pensjonarek lub coś w tym rodzaju. Każdy wtedy stara się zrobić pięknym, bo toż przecież jedyna okazja, by komuś zaimponować. Bo na naszej wyspie, jak dotąd, to tylko nam imponowano; mogliśmy się tylko zachwycać.

Wystrojeni, wygoleni, z minami starych wilków powietrznych rozchodzimy się do maszyn i zaczynamy opowiadać miłym słuchaczkom o tem, jak to się lata. Każdy „robi" bohatera. Wyrazy korkociąg, beczka, looping, renversement, oto terminy, jakich w tych wypadkach najczęściej się używa.

Pod wieczór koło godziny 6-ej, gdy słońce chyli się ku zachodowi, a w powietrzu zapanuje zupełny spokój, znowu zapuszczamy śmigła i znów wędrujemy na start, by spędzić mile czas lotów wieczornych. W mroku schodzą maszyny ze startu, rolowane do hangarów, a my rozchodzimy się do namiotów, by się umyć, zjeść kolację i nagadać dowoli o wrażeniach dnia przebytego.

Już w ciemności odbywa się zbiórka pod masztem, odśpiewujemy „Wszystkie nasze...", chorągiewka opuszcza się i na rozkaz: „Do namiotów, rozejść się!" każdy czemprędzej podąża do swego łóżka.

Tak wygląda nasz dzień normalny. Nieco odmiennie przedstawia się sobotnie popołudnie i niedziela. W dnie te każdy może spędzać czas, zależnie od swych upodobań i temperamentu, to też spacerowicze łódzcy nieraz oglądają się za grupkami ludzi opalonych, z dziarskiemi postaciami, patrzących na wszystkich i na wszystko z góry.

W ten sposób mija dzień za dniem, przynosząc nam wiele miłych i wesołych chwil. To też każdego wieczoru szczęśliwi z rozkoszą myślimy, że znów nadejdzie jutro, które znowu da nam możność latania. Każdy z nas z utęsknieniem czeka tej wielkiej chwili, gdy będzie mógł o sobie powiedzieć, że on, pogromca „chrabąszcza" naprawdę go ujarzmił, dając tem samem pole do popisu swym następcom, którzy niebawem przybędą do obozu, by zastąpić nas w naszej ukochanej pracy.

E. P.

SIEDEM REKORDÓW W CIĄGU DWÓCH DNI

Znany francuski pilot, porucznik lotnictwa morskiego Paris, ustanowił w ciągu dwóch dni siedem nowych rekordów dla wodnosamolotów. Paris latał na wodnosamolocie Latécoére z silnikiem Hispano - Suiza 650 KM.

Dn. 22-go czerwca zaczął swój lot z pilotem Hebert, przy obciążeniu 1000 kg., na odcinku długości 250 km. (między St. Laurent i Canet). Lot w obwodzie zamkniętym na przestrzeni 2.853 km. trwał od godz. 10-ej rano do 6-ej rano dnia następnego, przyczem pobite zostały następujące 3 rekordy:

1) Rekord szybkości, należący od r. 1927 do lotników amerykańskich Cortona i Robera, a wynoszący 130,427 km/g. Nowoustanowiony rekord Paris'a wynosił 145,720 km/godz.

2) Rekord na odległość z obciążeniem 500 kg. należący do tej samej załogi amerykańskiej, wynoszący 2150 km. Paris, jak wyżej wspomniano, przebył odległość równą 2853 km.

3) Rekord długotrwałości lotu z obciążeniem 1000 kg. należący od 1928 r. do lotników amerykańskich Soncek'a i Maxon'a (17 godz. 55 min.). Paris utrzymał się w powietrzu 20 godz. 40 sek.

Mimo tak dodatnich wyników, Paris, niezadowolony ze średniej szybkości, którą osiągnął na przestrzeni 2000 km., zdecydował się dokonać jeszcze jednego lotu, mając na celu pobicie własnego, tylko co ustanowionego rekordu.

Nazajutrz, znowu w towarzystwie Heberta, Paris odbył 10-godzinny lot w tym samym obwodzie, przyczem prócz jednego ze swoich rekordów, pobił trzy inne. Nowe rekordy ustanowione zostały jak następuje:

4) Rekord szybkości na przestrzeni 2.000 km. z obciążeniem 1000 kg. — 188.800 km/godz. Poprzedni rekord: Paris — 145,720 km./godz.

5) Rekord szybkości na przestrzeni 1000 km. z obciążeniem 1000 kg. — 188,800 km/godz. Poprzednio rekord ten był w posiadaniu niemieckiego pilota Wagnera, który na samolocie Dornier — Superwal osiągnął w tych samych warunkach 177,279 km/godz.

6) Rekord szybkości na przestrzeni 2000 km. bez obciążenia — 188,800 km/-godz. Poprzedni rekord tej kategorji ustanowiony był przez niemców Wagnera i Zinsmaiera na samolocie Dornier — Merkur i wynosił 172 km/godz.

7) Rekord szybkości na przestrzeni 2000 km. z obciążeniem 500 kg. — 188.800 km/godz. Poprzedni rekord był w posiadaniu wyżej wymienionej niemieckiej załogi (Wagner - Zinsmaier 172 km/godz.)

Zamiarem por. Paris'a na najbliższą przyszłość jest pobicie rekordu wysokości.

KONKURS SZYBOWCOWY NA KRYMIE

O szybownictwie mówi i pisze się coraz więcej, zarówno w Europie, jak i gdzieindziej. Nie wiemy tylko nic, albo bardzo niewiele o rozwoju lotów szybowych w Rosji Sowieckiej.

Nic w tem zresztą dziwnego; wiadomości stamtąd albo nie przedostają się do nas wcale, albo przychodzą późno i częstokroć zniekształcone w miejscowościach nieprzychylne Sowietom czynniki, jak i przez sowiecką cenzurę, która zabarwia na różowo każde najmniejsze powodzenie, rozdymając je do rozmiarów wielkiego sukcesu.

To też nieco szczegółów, pochodzących niemal „z pierwszej ręki" o rozwoju szybownictwa w Z. S. S. R. z pewnością zainteresuje czytelników.

Pierwszy konkurs szybowcowy na Krymie, zorganizowany w r. 1927, zgromadził na starcie 12 zawodników, wśród których przeważali konstruktorzy na własnych aparatach. Jednak, mimo dużego zainteresowania, może wskutek złych warunków atmosferycznych, a może także z powodu braku doświadczenia i umiejętności latania, wreszcie wskutek złej organizacji zawodów— wyniki osiągnięte były b. słabe.

Również i drugi konkurs w r. 1928 nie dał poważniejszych rezultatów: czas lotu nie przekroczył w żadnym wypadku kilku minut.

W roku ubiegłym, w listopadzie, niezrażeni tem sportowcy urządzają zawody na nowem szybowisku w okolicach Teodozji, w pobliżu dawnej rezydencji carskiej. Na start przybywa aż 22 zawodników — cyfra imponująca, jeśli weźmie się pod uwagę, że w tym samym czasie we Francji naprzykład do międzynarodowych zawodów w Vauville stanęło tylko 2 Francuzów.

Cały tydzień oczekiwano na sprzyjające warunki atmosferyczne. Wreszcie 12-go listopada zaczęto latać. Bohaterem tego dnia został pilot Żernaszew, osiągając na szybowcu „Skif" 570 metrów wysokości nad poziomem startu.

Nazajutrz młody, kilkunastoletni chłopak, Elinow, utrzymał się w powietrzu 2 godziny.

14-go zdarzył się wypadek: pilotka Stojanowskaja, ześlizgnąwszy się na skrzydło, uległa silnemu potłuczeniu.

15-go pilot Wensław przeleciał 34 km., zaś Koroljew utrzymał się w powietrzu 4 g. 19 m.

Wreszcie 16-go, w czasie burzy, udało się pilotowi Stepanczence pozostawać w powietrzu w ciągu 19 godzin i 22 minut.

Rosyjski rekord wysokości dla szybowców ustanowił 22-go listopada, t. j. w ostatnim dniu zawodów, pilot Koszyc, osiągając 1520 m. nad miejscem startu, poczem przeleciał w linji prostej 34 km.

Ogółem wylatano w ciągu 10 dni trwania zawodów 99 godzin w 588 lotach. W porównaniu z zawodami roku 1928, podczas których na ogólną liczbę 132 lotów przypadło 8 g. 17 m., postęp jest b. wielki.

Okazję pobytu w Teodozji wyzyskało znakomicie Moskiewskie Towarzystwo Szybowcowe, laszując 10 pilotów szybowcowych, średnio po 25-ciu minutach lotu na dwusterze.

Jak widać z tego krótkiego sprawozdania, rezultaty pracy w ubiegłym roku są duże, a tegoroczne zawody, mające się odbyć również w Teodozji z pewnością wzbudzą ogromne zainteresowanie.

LONDYN — AUSTRALJA — PIĘKNY RAID MŁODEJ PILOTKI

Miss Anny Johson, 22-letnia pilotka angielska, która pierwsza w Anglji uzyskała dyplom mechanika samolotu, przedsięwzięła lot z Croydon do Australji na samolocie Moth z silnikiem Gipsy.

Wystartowawszy 5 maja, miss Johnson lądowała po 10-u godzinach lotu w Wiedniu.

Następnym etapem jej lotu było Aleppo, dokąd przybyła 8-go.

9-go wystartowała do Bagdadu, lecz z powodu samumu, który spotkał ją w drodze, musiała wylądować na pustyni.

Do Bagdadu przybyła odważna pilotka 10-go i tego samego dnia przyleciała do Karachi.

Dalsze etapy: Karachi — Jhansi, Jhansi — Allahabad, Allahabad — Kalkutta pokryte zostały w ciągu dnia 11 i 12 maja, poczem w Kalkucie nastąpił jeden dzień odpoczynku.

W locie do Rongoonu miss Johnson napotyka straszną burzę, połączoną z ulewnym deszczem i, zmuszona do lądowania, zatrzymuje się w Insein. Przy wybiegu samolot zostaje lekko uszkodzony, wkołowawszy między krzaki zagajnika: łamie się śmigło i przednia krawędź skrzydła. Powoduje to stratę czasu na naprawę samolotu w Rangoonie, przez co ogromne szanse pobicia rekordu Hinklera, który z Londynu do Australji leciał 15 dni, maleją znacznie.



Anny Johnson.

Naprawa skrzydła i zmiana śmigła trwają do 16-go, poczem następuje start — znowu w czasie ulewy — w kierunku Bangkoku. Odwaga młodej dziewczyny jest doprawdy imponująca: na tym etapie musi ona w b. niekorzystnych warunkach atmosferycznych przebyć pasmo górskie Trzech Pogód, wysokości 3000 m. Na domiar złego miss Johnson nie może odnaleźć miejscowości Mulmein, która wskazuje najniższe przejście między górami. Nie zraża jej to: dodaje gazu i leci nawprost, przechodząc przez chmury.

Omijając niepogodę przybywa do Siamu i tam... kończy jej się mapa. Można jednak lecieć bez mapy: o 550 km. dalej na południe powinno być charakterystyczne skrzyżowanie dróg, a dalej jeszcze—Bangkok.

Miss Johnson leci wobec tego na południe. Po trzech godzinach trafia do Bangkoku, śmiertelnie znużona lotem wśród nieustannych chmur i deszczów.

Silnik grzeje się, ponieważ śmigło otrzymane w Rangoonie jest za lekkie i daje zawiele obrotów. Ale skrzydło po naprawie okazuje się dość dobrem i można lecieć dalej, nie ryzykując zbyt wiele.

17-go, pomimo ciągłej niepogody, miss Johnson startuje. Leci do Singapore i przybywa tam 18-go, lądując po drodze tylko raz w Singgora. W Singapore zmieniają jej skrzydło prowizorycznie naprawione i 9-go jej Moth opuszcza wybrzeża półwyspu Malajskiego. Przelatuje nad Sumatrą i ląduje na Jawie: 1.158 kilometrów.

Przy lądowaniu na tej wyspie w Tjomal — znów wypadek: ostre tyki bambusów dziurawią nowe skrzydło Moth'a. Jednak uszkodzenie łatwo doje się naprawić. Panna Johnson leci dalej.

20-go jest w Samarangu, 21-go w Surabaya, 22-go zaś w Atambroso, 800 km. przed lądem Australji. Nie pobije już rekordu Hinklera, lecz tryumf jej jest przez to nie o wiele mniejszy.

Wreszcie 23-go przelatuje owe 800 km. nad oceanem i ląduje szczęśliwie w Porcie Darvina, gdzie witają ją z entuzjazmem i gdzie czeka depesza gratulacyjna od króla.

Obok zalet osobistych pilotki, jej brawury i energiji, podkreślić należy doskonałość konstrukcji i zalety samolotu Moth, które w tym raidzie raz jeszcze można w całej pełni ocenić. Młoda dziewczyna, zaledwie ukończywszy szkołę lotniczą, mając za sobą około 50 godzin lotu, pokrywa w ciągu 17 dni 14.800 kilometrów, a gdyby posiadała więcej znajomości i praktyki w pilotażu, z pewnością uniknęłaby uszkodzeń maszyny w Insein i w Tjomal, co pozwoliłoby jej pobić rekord tak wytrawnego pilota, jakim jest Bert Hinkler.

J. M.

ZAWODY MŁODYCH PILOTÓW

W dn. 22 czerwca r. b. po południu odbyły się na lotnisku w Warszawie Zawody Młodych Pilotów, zorganizowane przez Warszawski Aeroklub Akademicki. Były to pierwsze zapasy naszych najmłodszych pilotów, wyszkolonych w klubach lotniczych w latach 1928 i 1929.

Konkurs polegał na jaknajsprawniejszem wykonaniu następujących warunków:

a) start na jaknajkrótszym dystansie,

b) wzniesienie się na 1000 m. w najkrótszym czasie,

c) spirala w lewo,

d) spirala w prawo,

e) podejście do lądowania ze skobla (épingles),

f) lądowanie z wyłączonym silnikiem jaknajbliżej chorągiewki startowej.



1. — inż. Grzeszczyk, 2. — St. Iwanowski, 3. — J. Sołtykowski, 4. — J. Sido.

Z przyczyn od organizatorów niezależnych w zawodach brały udział reprezentacje zaledwie dwóch klubów, a mianowicie: krakowskiego i warszawskiego A. A. tak, że zawody sprowadziły się właściwie do rozgrywki między dwoma najstarszemi, rywalizującemi ze sobą klubami. Aeroklub lwowski wycofał swoich reprezentantów w ostatnich dniach przed zawodami nie mogąc zapewnić im treningu, Wilnu stanął na przeszkodzie wypadek, który zdarzył się zawodnikom na kilka dni przed zawodami, wreszcie piloci innych klubów nie mogli brać udziału ze względów formalnych, jak np. brak świadectwa, licencji i t. p.

Startowali pp.: St. Iwanowski, A. Kocjan i W. Korbel z A. A. W. oraz J. Sido i J. Sołtykowski z A. A. K.

Komisja Sportowa w składzie: inż. St. K. Prauss (z A. R. P.), inż. S. Grzeszczyk (A. A. L.) i inż. St. Prauss II (A. A. W.) postanowiła wobec małej ilości zawodników i naogół słabych wyników pierwszej nagrody nie przyznawać zupełnie, drugą zaś — puharek A. A. W. — otrzymał p. Antoni Kocjan. Wszystkim zawodnikom wręczono ładne pamiątkowe plakiety.

Z przykrością musimy zauważyć, że o ile pierwsze zawody organizowane przez klub lotniczy („Lot południowo-zachodniej Polski" w r. z.) udały się świetnie, konkurs zręczności młodych pilotów zawiódł. Zawodnicy nie dopisali — zresztą nikt tu winy nie ponosi — tak się jakoś fatalnie złożyło. Ci, co startowali, latali znacznie słabiej niż na zwykłych treningach. P. Sołtykowski np. choć pokazał ładną klasę przy podchodzeniu do lądowania z zamkniętym silnikiem, nie wykonał również warunków regulaminu kończąc zawody z punktami karnemi. Jedynie p. Kocjan zdobył większą ilość punktów dodatnich i faktycznie na nagrodę zasłużył.

Nasuwa się stąd prosty wniosek: należy częściej organizować konkursy młodych pilotów. Niechaj to będą tylko rozgrywki wewnętrznoklubowe, jak to miało miejsce we Lwowie, o drobne nagrody lub poprostu o tytuł najlepszego pilota w danej konkurencji — ale niech odszych najmłodszych w rywalizacji. bywają się częściej i zaprawiają na-Bo ona jest dotąd jeszcze słaba.

PRZED „LOTEM MAŁEJ ENTENTY I POLSKI"

W roku bieżącym przypada Polsce po raz pierwszy organizacja zawodów wojskowo - lotniczych, odbywających się corocznie pod nazwą „Lot Małej Ententy i Polski". Organizacją zajmuje się Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej.

Tegoroczny lot M. E. i P. przewiduje następujące próby:

1) Szybkość, która obliczona będzie z przelotu na trasie: Warszawa — Lwów — Praga Cz. — Zagrzeb — Białogród— Bukareszt — Jassy — Lwów — Poznań — Warszawa. Ogółem na przestrzeni 3.923,9 km. Dotychczas trasa lotu M. E. i P. rozwijana była na przestrzeni 3.000 km. Start nastąpi z Warszawy w nocy z 26 na 27 sierpnia. Pierszego dnia zawodnicy kończą swój lot w Białogrodzie, a następnego, najpóźniej o godz. 23, muszą być w Warszawie. Lotniska Lwów i Zagrzeb podczas lotu w pierwszym dniu, oraz Jassy i Poznań w drugim dniu, nie są lądowiskami obowiązkowemi, stanowiąc jedynie punkty kontrolne przelotu. W ten sposób odległość poszczególnych odcinków trasy wynosić będzie od 700 do 1000 km., podczas gdy w poprzednich latach najdłuższą odległością było 450 km.

2) Lot na wysokości 5000 metrów, który dokonywany będzie w czasie lotu na trasie Lwów — Poznań — Warszawa. Im dłuższy czas lotu będzie posiadać zawodnik na takiej wysokości, tem większą otrzyma ilość punktów. Tego rodzaju próbę wprowadza się w tegorocznych zawodach po raz pierwszy.

3) Próbę lotu na wysokość z obciążeniem. Nastąpi ona po locie na trasie. Dopuszczeni będą tylko ci zawodnicy, którzy ukończą przelot. Próba polegać będzie na osiągnięciu jaknajwiększej wysokości w czasie 30 minut.

4) Próbę startu na polowem lotnisku, która dokonana będzie przy starcie do lotu na wysokość z obciążeniem. Lotnisko polowe oznaczać będzie pas o długości 200 metrów. Jest to również próba, wprowadzona dopiero w tegorocznych zawodach.

Jak widzimy, regulamin tegorocznego lotu w porównaniu do lat poprzednich wprowadza kilka nowych prób, a pozatem dłuższe przeloty i lot nocny.

Dopuszczane będą do zawodów samoloty tylko dwumiejscowe i w ilości po 6 na każde państwo. Termin zgłoszeń upływa 15 lipca.

Listę zawodników podamy w następnym numerze.

OSTATNIE LOTNICZE REKORDY ŚWIATOWE

W rubryce tej informować będziemy stale czytelników o ostatnich rekordach, zatwierdzonych przez F. A. I.

Obecnie mamy do zanotowania następujące rekordy zatwierdzone przez najwyższą magistraturę lotnictwa sportowego.

REKORDY ŚWIATOWE

Rekord długotrwałości lotu — 67 godz. 13 min. i rekord odległości lotu w obwodzie zamkniętym — 8.188,800 km.

Obydwa rekordy ustanowili lotnicy włoscy: Umberto Maddalena i Fausto Cecconi na samolocie Savoia-Marchetti, zaopatrzonym w silnik Fiat A. 22 T.

Poprzedni rekord długotrwałości lotu, ustanowiony w roku 1928 przez pilotów niemieckich J. Risticz'a i Zimmermanna, na samolocie Junkers W 33 z silnikiem Junkers, wynosił 65 godz. 25 min.

Poprzedni rekord odległości lotu, z 1929 r., wynosił 8.029,440 km. i należał do Francji (piloci Costes i Codos, samolot Bréguet, silnik Hispano-Suiza).

REKORDY MIĘDZYNARODOWE.

I. Rekordy wodnopłatowców.

Rekord wysokości z obciążeniem użytecznem 1000 kg. — 7.078 m. Rekord ten należy do Stanów Zjednoczonych Am. Półn.; ustalił go pilot Boris Sergiewsky na wodnopłatowcu „Sikorsky S-38" z 2 silnikami Hornets.

Poprzedni rekord (z 1928 r.) wynosił 6.389 m. i należał do Niemiec (pilot F. Kneer, wodnopłatowiec Junkers, silnik Bristol - Jupiter).

Rekord wysokości z obciążeniem użytecznem 2000 kg. — 5.811 m. ustalony przez pilota i na samolocie jak wyżej.

Poprzedni rekord (z 1929 r.) wynoszący 4.827 m. należał do Francji (pil. por. Paris, wodnopłat. C. A. M. S., silnik Hispano-Suiza).

II. Rekordy awjonetek.

1-a kategorja (2-miejscowe o cięż. wł. do 400 kg). Rekord wysokości — 7.521 m. ustanowiony przez pilota niemieckiego W. Voigt'a na awjonetce Darmstadt D—18 z silnikiem Genet 100 MK.

Poprzedni rekord (ze stycznia 1930 r.) wynosił 6.782 m. i należał do Włoch (piloci Donati i Capannini, awjonetka Fiat, silnik Fiat A 50).

Rekord szybkości na przestrzeni 100 km. — 214.848 km/godz. ustanowiony przez pilota niemieckiego R. Neiningera na tej samej awjonetce, co wyżej.

Poprzedni rekord (z 1928 r.) wynosił 192,864 km/godz. i należał do Anglji (pilot Butler, awjonetka Moth, silnik Gipsy 85 MK.).

3-a kategorja (1-o-miejscowe o cięż. wł. 200—350 kg). Rekord wysokości — 8.142 m. ustanowiony przez pilota niemieckiego W. Voigt'a na awjonetce D—18 z silnikiem Genet 100 MK.

Poprzedni rekord z lutego 1930 r. wynosił 7.730 m. i należał do Francji (pilot Albert, awjonetka Albert, silnik Genet 80 MK.).

Rekord długotrwałości lotu — 22 godz. 24 minut. Rekord ten, dotąd w tej kategorji awjonetek nienotowany, ustaliła pilotka francuska, M. Bastié, na awjonetce Klemm z silnikiem Salmson 40 MK.

III. Rekordy awjonetek — wodnopłatowców.

1-a kategorja (2-umiejscowe o cięż. wł. do 500 kg.). Rekord wysokości — 4.614 m. ustanowiony przez pilota niemieckiego W. Zimmermanna na wodnopłatowcu Junkers J. 50 W. z silnikiem Genet 85 MK.

Rekord długotrwałości lotu — 8 godz. 27 minut.

Rekord odległości w obwodzie zamkniętym — 900,180 km. — Rekord szybkości na przestrzeni 100 km. — 164,309 km./godz.

Trzy ostatnie rekordy ustalił pilot niemiecki A. Grundke na wodnopłatowcu Junkers J. 50 W. z silnikiem Genet 85 MK.

4-a kategorja (1-omiejscowe o c. wł. do 250 kg.). Rekord wysokości — 5.652 m. ustanowiony przez pilota i na wodnopłatowcu jak rekord 1-szy w pierwszej kategorji.

Podane wyżej rekordy w kategorji awjonetek - wodnopłatowców są pierwszemi rekordami notowanemi na liście F. A. I.

KONKURS MODELI W KRAKOWIE

W dn. 1 czerwca na Błoniach w Krakowie odbył się eliminacyjny konkurs dla modelarzy województwa krakowskiego. Zgłoszono modeli 131, startowało 65. Zawodnicy dzielili się, tak jak i w innych konkursach eliminacyjnych, na senjorów i junjorów.

Najlepszy wyczyn osiągnął model rekordowy ucznia Państwowej Szkoły Przemysłowej, Eugenjusza Sularza, wykonując lot długości około 700 m. w czasie 4 i pół minuty.

W poszczególnych grupach nagrody otrzymały osoby następujące:

Klasa senjorów:

Grupa A — modele kadłubowe. I — p. M. Sularz, II — p. K. Chan, III — p. E. Sularz. Pozatem w tej grupie otrzymał nagrodę p. K. Strycharski za precyzyjne wykonanie modelu.

Grupa B — belkowe. I — p. J. Sarnowicz, II — p. E. Ladra, III — p. T. Filar. Nagrodę za precyzyjne wykonanie modelu przyznano p. A. Wojtarowiczowi.

Grupa C — rekordowe. I — p. K. Wyrobek, II — pp. B. Wiśnicki i J. Oszacki, III — p. J. Sarnowicz. Nagrodę za precyzyjne wykonanie: p. E. Sularz.

Klasa junjorów:

Grupa A.: I — p. Z. Bernal. Innych nagród nie przyznano z powodu braku zawodników.

Grupa B.: I — p. J. Banach, II — p. L. Jasiński, III — p. M. Zapała. Nagrodę za precyzję: p. S. Huk.

Grupa C.: I — p. A. Leśniak, II — p. R. Nanke, III — p. F. Wolny, który otrzymał również nagrodę za precyzyjne wykonanie modelu.

W skład komisji konkursowej wchodzili pp.: W. Kisielewski, mjr. pil. Romanowski i E. Data.

LOTNICTWO NA MIĘDZYNARODOWEJ WYSTAWIE KOMUNIKACJI I TURYSTYKI W POZNANIU

W dniu 6 lipca otwarto, zgodnie z zapowiedzią, „Komtur" w Poznaniu.

Czas dzielący nas od momentu otwarcia, dokonanego przez Ministra Kühna, jest zbyt szczupły, byśmy mogli zapoznać z nią szczegółowo Czytelnka; ograniczyć się przeto musimy do skreślenia ogólnych uwag, dotyczących całości — i to jednego tylko pawilonu Wystawy, a mianowicie lotniczego.

Mimo skurczonego do niemożliwości budżetu wystawowego, na czem ucierpiała głównie strona dekoracyjna pawilonu lotnictwo polskie prezentuje się zupełnie dostatnio. Zadowolenie potęguje jeszcze świadomość, że goście zagraniczni nie są przygotowani na ujrzenie naszego dorobku lotniczego w takich rozmiarach.

Z głównych wystawców, którymi są: Wydział Lotnictwa Cywilnego M. K., Linje Lotnicze „Lot", Zrzeszenie Przemysłowców Lotniczych i Aeroklub reprezentujący sport lotniczy, zajmiemy się najprzód grupą największą: przemysłowców, zajmującą część środkową pawilonu.

Znajdujemy tu znane z P. W. K. płatowce komunikacyjne: Fokker FVII, trzymotorowy i PWS20, oraz 2 Lubliny.

Silniki wystawiają: Zakłady Skody (Lorraine, Wright) i „Avia" (WZ7 — 80 MK).

Chlubę pawilonu stanowią awjonetki. Płatowce sportowe poraz pierwszy tworzą zwarty dział Wystawy. A więc „polskie Moth'y", znany PWS4 i jedna ze świetnej grupy PZL'ów,—PZL5. Opodal lokuje się Działowski i por. Grzmilas ze swym „Orkanem" II.

W przeciwnym rogu rozstawione są maszyny Sekcji Lotniczej. Ostatni „krzyk produkcji" RWD3, ze składanemi skrzydłami, i zasłużona dla sportu lotniczego RWD2, znana z zeszłorocznego przelotu naokoło Europy i rekordu wysokości.

Ogólne zainteresowanie fachowców budzi samolot Medweckiego MN5 — pięknie wymodelowana maszyna, o szeroko rozstawionych płatach i stąd wielkiej widoczności z miejsca pilota. Nowością jest tu skrzydło szczelinowe.

Aeroklub Rzplitej, wspomagany przez L. O. P. P., wystawia szereg pięknych tablic, ilustrujących rozwój naszego lotnictwa.

Widzimy tu zamkniętą w wykresy działalność klubów lotniczych, rajdy i rekordy (Rayski, Orliński, Żwirko), trasy „Lotów Małej Ententy i Polski", Challenge'ów i krajowych konkursów awjonetek. Na specjalne wyróżnienie zasługuje tablica, ilustrująca nasz dorobek w szybownictwie, a już sensację stanowi karta Polski, upstrzona punkami, oznaczającemi 800 lądowań kpt. Babińskiego na 400 przygodnych terenach. Jest to naprawdę turystyka przyszłości! Tablice cechuje staranne opracowanie i troskliwa grafika.

Żałować należy, że z przyczyn budżetowych tablice te nie otrzymały należytej oprawy. Stanowiło to, zresztą, jedną z trosk mjra Kwiecińskiego, doglądającego osobiście przygotowań do Wystawy. Drugą troską — to brak szybowca, który opóźnił się w transporcie, powodując w pawilonie lukę.

Stosunkowo blado wypadło stoisko Linij Lotniczych „Lot". Mimo widocznych starań o możliwie efektowne ujęcie, nazbyt odcina ono skromnością od podobnego w koncepcji stoiska w świetnym pawilonie czeskosłowackim.

Liczną, efektownie i pracowicie zestawioną grupę wykresów daje Wydział Lotnictwa Cywilnego M. K.

Lotnictwo w pawilonach zagranicznych reprezentują głównie silniki. Z płatowców tylko jeden — Devoitine. Wśród silników: grupa francuska („Renault", „Hispano") i włoska („Isotta Fraschini" 1000 MK).

Na stoisku francuskiem przegląda się z szacunkiem stare karty i rysunki odtwarzające historję lotnictwa. Tutaj byłoby może miejsce na uwagę, że i w naszym pawilonie podobna karta, zestawiona metodycznie, uplastyczniłaby wartość właściwych eksponatów. Zwłaszcza w dziale płatowców lekkich wystawienie modelu 1-ej polskiej awjonetki Dąbrowskiego, a w sporcie lotniczym wykresu jego rozwoju na tle całego ostatniego dziesięciolecia dałyby miarę naszego forsownego wysiłku.

Przy organizowaniu stoisk lotniczych zbyt widoczną była ochotnicza współpraca i wzajemnie udzielona pomoc, byśmy nie mieli jej podkreślić. Patronował tu wszystkiemu inż. Zbigniew Arnd. Zasłużony sekretarz Zrzeszenia Przemysłowców Lotniczych dał nam znowu poznać swą rutynę organizacyjną.

Całość pawilonu, w zupełności udanego, upoważnia nas do zachęcenia wszystkich do zwiedzenia go, możliwie szczegółowo.

W. L. S.

ŚWIĘTO AEROKLUBU AKADEMICKIEGO W WILNIE

Benjaminek klubów lotniczych, Aeroklub Akademicki w Wilnie, zorganizował uroczyste rozdanie dyplomów pilotom wyszkolonym w r. z. i poświęcił, jako pierwszy z klubów, swój sztandar. Uroczystość odbyła się w dn. 15 czerwca, na lotnisku w Porubanku, wobec Pana Prezydenta Rzeczypospolitej i Jego świty, złożonej z pp. ministrów, generalicji, wyższych urzędników oraz przedstawicieli miejscowych władz, instytucji i organizacji społecznych. Pozatem na uroczystość przybyli: przedstawiciele K. L. S. (pp. kpt. Skarżyński i L. Kwaśniak), prezydjum Rady Klubów oraz delegaci poszczególnych A. A.

Była to pierwsza obecność Głowy Państwa w klubie lotniczym i wogóle pierwsze bezpośrednie zetknięcie się Pana Prezydenta Mościckiego z pilotami - akademikami, którymi Pierwszy Obywatel Rzeczypospolitej interesuje się oddawna, mając w A. A. P. swego bratanka, p. Janusza Mościckiego, jednego z pierwszych pilotów wszkolonych w klubach.

Dostojnego gościa powitał prezes A. A. Wil., p. Rojecki, przedstawiając w krótkich słowach działalność klubu oraz składając na ręce Pana Prezydenta ślubowanie wytrwania w pracy dla dobra i wielkości Państwa. Następnie przemówił p. kpt. dr. Halewski, podkreślając nieprzeciętne wyniki pracy A. A. Wil., poczem p. wojewoda Raczkiewicz wręczył dyplomy 12 pilotom wyszkolonym w Klubie.

Po rozdaniu dyplomów odbyło się poświęcenie sztandaru klubu, którego dokonał J. E. ks. biskup Bandurski. Rodzisami chrzestnymi byli: p. Czechowiczowa i J. M. ks. rektor Falkowski. Pierwszy gwóźdź wbił Pan Prezydent, wręczając następnie sztandar chorążemu Klubu, p. Mikulskiemu.

Uroczystość zakończyło wręczenie Panu Prezydentowi dyplomu oraz złotej odznaki A. A. Wil. Pan Prezydent polecił przypiąć sobie otrzymaną odznakę i tak uczestniczył w rewji wojskowej, która odbyła się tego dnia.

Aeroklub Wileński rozpoczął szkolenie jako najmłodszy z klubów. Pracował w warunkach ciężkich, pozbawiony pomocy fachowej, a częstokroć i zaufania. Mimo to, osiągnął bardzo dobre wyniki szkolenia. Na 15 szkolonych ukończyło kurs w r. z. 11 pilotów, nie rozbijając przy tem ani jednego samolotu. Na początku roku bieżącego doszkolono jeszcze 1 osobę tak, że razem A. A. Wil. poszczycić się może 12-ma wyszkolonymi pilotami, wśród których jest jedna kobieta, p. Nina Kłosówna.

Te świetne rezultaty zawdzięcza klub przedewszystkiem swemu niestrudzonemu prezesowi i b. kierownikowi szkoły, p. Ananjaszowi Rojeckiemu, oraz instruktorom szkoły, ktrymi byli pp.: Paweł Zołotw i Stanisław Sułkowski. W dużym też stopniu przyczyniły się do powodzenia miłe, przyjazne stosunki, jakie panują w Zarządzie Klubu i między pilotami. Znana serdeczność wileńska znalazła w A. A. Wil. godne siedlisko, oddając duże usługi sprawie lotniczej.

Dyplomy pilotów otrzymali pp.: Giedroyć Wiktor, Gumowski Eugenjusz, Jankowski Antoni, Jonikas Mieczysław, Kalinowski Jerzy, Kłosówna Janina, Kwiatkowski Henryk, Markiewicz Kazimierz, Mikulski Zbigniew, Nielubszyc Grzegorz, Rylski Zbigniew, por. Zakrzewski Bronisław.

A. A. Wil., idąc za wzorem Warszawy, wprowadził u siebie nadawanie pilotom przy promowaniu herbów, odtwarzających ich cechy i przeżycia podczas szkolenia. Charakter uroczystości nie pozwolił jednak zastosować tego obrządku klubowego przy wręczaniu dyplomów. A szkoda: wypadłby on, zapewne, równie miło, jak w klubie warszawskim i jeszcze bardziej związał sympatycznych pilotów wileńskich.



KRONIKA POLSKA



SPORT

Szkolenie na szybowcach holowanych przez samochód. Aeroklub Akademicki we Lwowie rozpoczął próby szkolenia na szybowcu holowanym na linie przez samochód. Próby te pozostają w związku z zamiarem utworzenia przez A. A. L. w niedługim czasie pierwszej w Polsce szkoły pilotażu na szybowcach. Loty odbywają się na terenie płaskim (lotnisko w Skniłowie). Uczestniczą w nich kandydaci bez przygotowania pilockiego.

Loty szybowcowe w pierwszem półroczu 1930 r. Od dn. 1.I. do 30.VI. 1930 r. wykonano w Polsce lotów szybowcowych 108 w czasie 6 godz. 30 min. Latało pilotów 13 na 2 szybowcach. Lotów 5-minutowych i dłuższych było — 7.

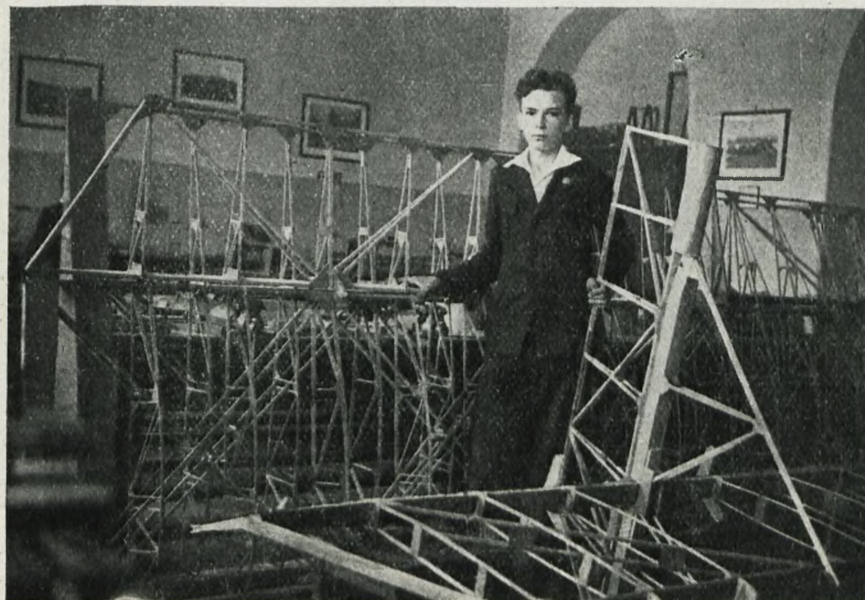
Należy zaznaczyć, że w roku 1929 wykonano w Polsce lotów szybowych zaledwie 52, zaś w r. 1928 — 5. Czas lotów w r. 1929 — 3 godz. 22 min., w r. 1928 — ca 5 min.

Nowy szybowiec budowany przez ucznia. Pan Henryk Milicer, uczeń VI kl. państw. gimn. im. Batorego, zachęcony wynikami ostatnich lotów szybowych w Bezmichowej, rozpoczął budowę szybowca, o której w liście do Redakcji pisze co następuje:

„Budowę ropocząłem 1 listopada 1929 roku, według planów szybowca szkolnego, budowanego seryjnie w niemieckim Instytucie Rhön-Rossiten Gesellschaft. Jako nowicjusz w budowie szybowców, materjały kupowałem w firmach poleconych mi przygodnie, przyczem, oczywiście, przepłacałem. Do Bożego Narodzenia miałem zgromadzone tylko materjały i wykonane 10 żeber. 20 lutego 1930 roku rozpocząłem montaż skrzydła. 4 marca była ukończona pierwsza część skrzydła, 22 kwietnia — reszta. Do tego czasu miałem pomoc kilku bliższych kolegów, jednak potem, niezależnych ode mnie powodów, dalszą budowę prowadzić musiałem sam.

W dniu 21 czerwca przystąpiłem do całkowitego montażu, przyczem okazał mi dużą pomoc kolega Witold Górski i mój brat, Bronisław. Pokrycie, subsydjowane przez Komitet Stołeczny L. O. P. P., ukończone zostało 27 czerwca. Zaznaczyć muszę, że bardzo dużo zawdzięczam dyrekcji gimnazjum, w którego warsztatach szybowiec został wykonany, oraz inżynierom z Sekcji Lotniczej Politechniki Warszawskiej. We wrześniu szybowiec poddany będzie próbie statycznej, a wkrótce potem pragnę wziąć udział w jesiennej wyprawie do Bezmichowej".

P. Milicerowi wypada życzyć dalszego powodzenia w pracy.



P. Milicer i części jego szybowca

Szybowiec Koła Szkolnego L. O. P. P. w Dębicy. Młodzież gimnazjalna w Dębicy, pracująca w szkolnem kole L. O. P. P. pod protektoratem dyrektora, ks. dr. Kotwisa, zbudowała przy wydatnej pomocy pp. hr. Raczyńskich z Zawady i 2 p. lotn. w Krakowie, a w szczególności dowódcy 3-ciej grupy aeronautycznej, p. ppłk. Jasińskiego, szybowiec szkolny według konstrukcji ucznia 8-ej klasy, Stanisława Schöna, który będąc zagranicą, w Niemczech, odbył studja w zakresie szybownictwa.

W dniu 25 czerwca popołudniu odbyła się na wzgórzu pod Zawadą uroczystość poświęcenia szybowca, na którą przybyli z Krakowa: kurator O. S. dr. T. Kupczyński, z Ropczyc: starosta Celewicz, p. Borowski pełnomocnik dóbr hr. Raczyńskich, rządca Gondek, młodzież szkolna, liczne obywatelstwo oraz sekretarz wojewódzkiego komitetu krakowskiego L. O. P. P., kpt. dr. Michalik, i — lotem — oficerowie 2 p. lot. z mjr. pil. Prosińskim na czele.

Aktu poświęcenia dokonał ks. dziekan Kopernicki, wybitny działacz na polu L. O. P. P. w Dębicy, prezes Koła miejscowego Ligi. Szybowiec otrzymał imię „Edward - Stanisław". Rodzicami chrzestnymi byli: p. kuratorowa Kupczyńska i p. Borowski. Po poświęceniu odbył się lot próbny, przyczem szybowiec, kierowany przez p. Schöna, dokonał wzlotu kilkumetrowego.

Zakończył uroczystość podwieczorek w Zawadzie, gdzie w miłym nastroju spędzono chwile w otoczeniu pilotów krakowskich.

Jak dowiadujemy się, miejscowy komitet L. O. P. P. w Dębicy przystąpił do budowy wzorowego lotniska na polach wzlotów w Zawadzie, koło Dębicy, które spełniać będzie ważną rolę na linji powietrznej Kraków — Lwów oraz dla propagandy lotnictwa turystycznego i sanitarnego.

Eliminacyjne zawody młodych pilotów A. A. L. Aeroklub Akademicki we Lwowie zorganizował w dn. 29.V. r. b. na lotnisku w Skniłowie eliminacyjne zawody pilotów, wyszkolonych w klubie w r. z. Do zawodów stanęło 7 pilotów reflektujących na udział w międzyklubowych zawodach organizowanych przez A. A. W. w dn. 22.VI. r. b. Zawody polegały na wykonaniu dwóch krótkich lotów zakończonych epingle'ami w lewo i w prawo, z lądowaniem w oznaczonem miejscu bez dodawania gazu.

Pierwsze miejsce osiągnął p. Adam Nowotny, drugie pani Wanda Olszewska, następnie pp.: J. Wiszniewski, D. Sikorzanka, A. Szarek, T. Markowski i S. Kowalski.

Jury stanowili pp.: inż. pil. S. Grzeszczyk, por. pil. M. Blaicher i pil. R. Matz.

Siódmy samolot do prywatnego użytku. P. Czaplicki z Warszawy zakupił w wytwórni De Havilland „Moth'a" z silnikiem Gipsy. 1-go lipca właściciel wraz z pilotem, p. Skrabą, udaje się do Anglji po odbiór płatowca.

Następne. Sport lotniczy i turystyka powietrzna znajdują coraz liczniejszych zwolenników. Ostatnio do A. A. w Poznaniu zgołsiło się czterech członków z zamiarem szkolenia się i nabycia awjonetek. Również w Warszawie znalazło się dwóch nowych entuzjastów lotnictwa, pragnących nabyć płatowce do swego prywatnego użytku.

Z Centrum P .W. Lotn. Pierwszy turnus Centrum zakończy się prawdopodobnie w końcu lipca, drugi rozpocznie się 20 lipca b. r. Na turnusie pierwszym jest 26 uczniów - pilotów, w tem 10 akademików. W końcu czerwca kilka uczniów wylaszowało się. Pierwszymi byli członkowie A. A. W., pp. E. Przysiecki i E. Jędrzejewski. Szkolą instruktorzy: Zołotow, Wolniczek i Mazurek.

Komisja Lotnictwa Sportowego na r. 1930 31 ukonstytuowała się w sposób następujący: Prezes — p. bar. St. de Rosenwerth (A. R. P.), wiceprezesi pp. R. Adamowicz (M. K.) i mjr. dypl. B. Kwieciński (A. R. P.), sekretarz — kpt. pil. St. Skarżyński (M. S. Wojsk.). Członkami pozostali pp.: prof. Cz. Witoszyński (L. O. P. P.), radca Pawlikowski (M. S. W.), mjr. dypl. I. Wądołkowski (P. U. W. F. i P. W.) oraz prof. T. Pruszkowski (dokooptowany imiennie).

PRZEMYSŁ

Lublin. Zakłady Plage i Laśkiewicz ukończyły i oblatały nowy płatowiec akrobacyjno - szkolny R. XIV z silnikiem 220 MK. Wright. Jest to przeróbka znanego R. X.

W tej chwili jest prawie na ukończeniu tranzakcja z Rumunją w sprawie zakupu trzech Fokkerów F. VII b.

Pozatem, polskiemi Fokkerami interesuje się żywo Bułgarja i Jugosławja.

Poznań. Wobec bliskiej likwidacji fabryki „Samolot" pracownicy biura konstrukcyjnego zostali zwolnieni z dniem 1-go lipca. Na zakończenie wytwórnia wypuściła przeróbkę BM4 z silnikiem „Peterlot". Płatowiec odbył przelot z Poznania do Warszawy.

Warszawa. Państwowe Zakłady Lotnicze wykonały serję bardzo udatnych amortyzatorów oleo - pneumatycznych, które zostaną zastosowane na awjonetce PZL 5.

KOMUNIKACJA

Statystyka za maj 1930. Według statystyki Polskich Linij Lotniczych „LOT" w maju, samoloty, dokonując ze 100-procentową regularnością 467 przelotów między poszczególnemi miastami, przewiozły 1168 pasażerów, 4.321 kg. poczty (około 200.000 listów) i 48.405 kg. towarów (gazety 2.745 kg., bagaż pasażerów 8.453, przesyłki towarowe 37.207 kg.). Ponadto w ubiegłym miesiącu, z okazji „Tygodnia L. O. P. P.", Polskie Linje Lotnicze „LOT" urządziły loty okrężne nad lotniskami, w których wzięło udział 269 osób.

W miesiącu czerwcu polska sieć komunikacji powietrznej została rozszerzona przez przedłużenie linji ze Lwowa do Czerniowiec, Galaczu i Bukaresztu i obecnie obejmuje z miast polskich: Bydgoszcz, Katowice, Kraków, Lwów, Poznań, Warszawę, w. m. Gdańsk; z zagranicznych Brno (w Czechosłowacji), Wiedeń oraz Czerniowce, Galacz i Bukareszt w Rumunji.

TECHNIKA

Silnik lotniczy „Peterlot". Silnik ten jest w kształcie gwiazdy siedmioramiennej. Daje przy normalnych 1500 obr. min. — moc 80 MK, przy maksym. obrotach 1575 — 85 MK. Cylindry stalowe z głowicami aluminiowemi nakręcanemi, w których umieszczone są 4 zawory oddzielnie stosowane z dwóch tarcz, z pomocą stalowych popychaczy.

Wymienność części całkowita, normalizacja posunięta daleko. Zużycie materjałów pędnych: benzyny 230 g/KM. godz. i oliwy 10 g/KM/godz. przy pełnym gazie. Olej krajowy „Galkar 128". Silnik poddany był całemu szeregowi prób, które dały dobre rezultaty.

Na hamowni był 50 godzin na różnych próbach, potem przeprowadzone zostały systematyczne próby 4-godzinne przy 0,8 mocy i 1415 obr./min. W próbach tych dawano co godzinę pełny gaz na 2 minuty. Po przejściu 50 godzin silnik szedł, na maksymalnych obrotach (1575) i przy pełnej mocy, 5 minut.

Następnie silnik rozebrano i poddano szczegółowemu przeglądowi. Części żadnych nie wymieniano, jedynie dotarto zawory.

Teraz poddano silnik 150-godzinnej próbie przy 0,6 mocy i 1270 obr./min. Po 200 godzinach pracy motor dawał jeszcze 77,4 MK.

Departament zakupił serję 6-ciu silników. Waga prototypu 127 kg. zostanie w dalszej produkcji zredukowana.

L. O. O. P.

Nowy skład Zarządu Głównego. Na zjeździe L. O. P. P. w dniu 30 maja został wybrany Zarząd Główny Ligi w składzie następującym: Prezes — b. min. inż. Juljan Eberhardt, wiceprezesi — dr. Zenon Martynowicz, prof. Czesław Witoszyński i inż. Stanisław Rudziński, sekretarz inż. Zbigniew Arnd, skarbnik — prof. Maksymiljan Huber, członkowie: inż. Tadeusz Baniewicz, inż. Eugenjusz Berger, rejent Franciszek Falkiewicz, ppłk. dypl. Walery Jasiński, płk. dypl. Kazimierz Moniuszko, płk. dypl. Ludomił Rayski, inż. Włodzimierz Szaniawski, płk. dr. Bohdan Zakliński.

Poświęcenie ośrodka propagandowego w Poznaniu. Dnia 19-go maja odbyło się uroczyste poświęcenie ośrodka pracy Komitetu miasta Poznania w podziemiach domu przy ul. św. Marcina 66/67. Poświęcenia dokonał ks. Kaczorowski w obecności dowódcy O. K. VII., gen. dyw. Dzierżanowskiego, prezesa Dyrekcji Poczt i Telegrafów Kaźmierskiego, przedstawicieli Komitetu Wojewódzkiego, prasy oraz wszystkich członków Zarządu Komitetu miasta Poznania.

Nowourządzony lokal składa się z czytelni, gabinetu pokazowego obrony przeciwgazowej, sali wykładowej wyposażonej w urządzenie kinowe oraz prymitywnego schronu przeciwgazowego.

Kurs modelarstwa dla nauczycieli. W gmachu Państwowego Instytutu Robót Ręcznych został zakończony w dn. 14 czerwca r. b. centralny kurs instruktorów modelarstwa lotniczego dla nauczycielstwa szkół średnich.

Kurs ukończyło 50 słuchaczy. Na zakończeniu kursu obecni byli: dyrektor P. I. R. R., p. inż. Wł. Chrzanowski, wraz z gronem profesorskiem, wizytator szkół zawodowych, oraz wice - prezes zarządu głównego L. O. P. P., p. inż. Rudziński.



Ctwarcie „Ośrodka Propagandy" Poznańskiego Komitetu Miejskiego L. O. P. P. 1 — gen. Dzierżanowski, 2 — prezes Kom. dyr. Dziurzyński, 3 — sekretarz, nacz. Preibisz, 4 — p. Tabernacki, skarbnik Kom., 5 — kpt. Gurtys, 6 — mjr. Meissner, 7 — por. Peszkowski

Kursy obrony przeciwgazowej. W dn. od 8 do 28 maja zorganizowany był kurs O. P. G. instruktorski dla słuchaczek, które już dawniej złożyły egzaminy niższe. Kurs ukończyło 12 osób z wynikiem bardzo dobrym.

L. O. P. P. przykłada wielką wagę do pracy tych instruktorek, gdyż stanowią one element inteligentny i chętny do pracy.

Już w roku bieżącym instruktorki te obejmą wykłady o O. P. G. w obozach P. W.

Pozatem dyrekcja Kursu fizyko - chemicznego dla nauczycielstwa zwróciła się do Zarządu Gł. L. O. P. P. z prośbą przeprowadzenia na kursie wykładów z dziedziny obrony przeciwgazowej. Kurs prowadzony był na poziomie II-ej kategorji. Ukończyło go 16 osób.

Wojew. Kom. Krakowski a A. A. K. Aeroklub Krakowski korzystał w latach 1928—1930 z wydatnej pomocy finansowej i materjalnej komitetów krakowskich L. O. P. P. I tak w roku 1928 Komitet Wojewódzki Krakowski udzielił subwencji w wysokości 4.000 zł. Tej samej wysokości suma wypłacona została w 1929 r., a także w naturze przekazał 3 samoloty Ansaldo A. 300—4 z silnikami zapasowemi, wyremontowane kosztem 9000 zł.

W roku 1930 Aeroklub otrzymał od Krakowskiego Kom. Wojewódzkiego 2000 zł.

Poza Komitetem Wojewódzkim, Aeroklub Krakowski korzystał z subwencji Krakowskiego Komitetu Kolejowego i Miejskiego.

KLUBY

Loty w marcu 1930. W marcu 5 klubów lotniczych (warszawski, krakowski, lwowski, poznański i bialski) wykonało lotów 1312 w czasie 176 godz. 14 min.

Loty w kwietniu. Statystyka 6-ciu klubów (wszystkie prócz wileńskiego i śląskiego) wykazuje w kwietniu lotów 474 w czasie 75 godz. 10 min.

Loty w maju. W maju wykonano w 5-ciu klubach lotów 748 w czasie 155 g 29 m. Brak statystyki klubów: wileńskiego, śląskiego i bialskiego.

Z Rady Klubów. Dotychczasowy wiceprezes Rady, p. prof. T. Pruszkowski, powołany na członka Komisji Lotnictwa Sportowego, wystąpił z Rady. Na jego miejsce wybrany został p. inż. W. Bereza, dyrektor wytwórni „Avia", członek A. A. Warsz.

W dn. 14. VI. odbyło się w Wilnie plenarne zebranie Rady, na którem omówiono szereg spraw bieżących. W zebraniu uczestniczył z ramienia K. L. S. p. kpt. Skarżyński.

Przejęcie samolotów i hangaru. W dn. 22 czerwca Aeroklub Akademicki w Warszawie przejął uroczyście od L. O. P. P. hangar oraz 3 samoloty Hanriot XXVIII, oddane Klubowi przez Warszawski Komitet Wojewódzki do celów propagandowych.

Uroczystość, którą zaszczycili swą obecnością m. in. p. prezydent miasta inż. Słomiński, naczelnik Wydziału Lotnictwa Cywilnego inż. Filipowicz, oraz prezes Zarządu Głównego L. O. P. P. p. minister Eberhardt, odbyła się przed hangarem. Okolicznościowe przemówienia wygłosili: prezes Klubu, p. kpt. Halewski, oraz prezes Zarządu Głównego L. O. P. P., p. min. Eberhardt.

Połączenie Aeroklubu Akademickiego w Warszawie ze Stołecznym Klubem Lotniczym. W dn. 23 czerwca odbyła się pod przewodnictwem prezesa Rady Klubów, p. dyr. Makowskiego, konferencja przedstawicieli A. A. W. i S. K. L., mająca na celu ustalenie warunków połączenia klubów warszawskich w jeden.

Przyjęto następujące zasady: Kluby łączą się natychmiast. Tymczasowy zarząd połączonych klubów stanowić będą członkowie zarządów obu klubów pod przewodnictwem członka A. A. W. Pierwsze zebranie zarządu klubów połączonych odbędzie się 14 lipca. Walne zebranie, które ma uchwalić nazwę połączonych klubów, statut oraz wybrać stały zarząd winno się odbyć przed 1 listopada r. b. Tworzyć je będą walne zgromadzenia klubów łączących się.

Łączące się kluby przyjmą prawdopodobnie nazwę „Aeroklub Warszawski".

Niedozwolony lot. Pragnąc przekonać władze o zdolności swej w pilotażu, dwaj członkowie A. A. K., pp. Zatłokal i Ekielski, którym z braku przychylnej kwalifikacji C. B. L. L. nie zostały wydane dyplomy urzędowe, dokonali bez wiedzy zarządu klubu lotu z Krakowa do Warszawy na klubowym Hanrjot'cie. Lot udał się wspaniale. Wobec jednak naruszenia przepisów lotniczych, samolot został przez port warszawski zaaresztowany, a piloci musieli powrócić do Krakowa koleją nie osiągnąwszy celu swej podróży. Zarząd A. A. K. na zebraniu w dn. 25 maja postanowił wymienionych kolegów zawiesić w funkcjach członków i sprawę przedstawić walnemu zgromadzeniu.

Lokal A. R. P. został oddany do użytku członków z dn. 24 czerwca. Oficjalnego otwarcia należy się spodziewać dopiero na jesieni.

RÓŻNE

Użytkowanie i konserwacja lotnisk. Ukazał się okólnik M. K., normujący użytkowanie lotnisk przez przedsiębiorstwa i instytucje lotnicze. Poniżej podajemy wyjątek okólnika, dotyczący klubów lotniczych:

„Porządek zarówno wewnątrz budynków, jak i na terenie portów lotniczych obowiązane są utrzymywać P. L. L. „Lot". Wyjątek stanowią budynki całkowicie zajęte przez inne towarzystwa, kluby i t. p. i najbliższe tereny przy tych budynkach oraz ubikacje zajęte przez urzędy państwowe. Utrzymanie porządku obejmuje również wywożenie nieczystości. W portach, w których lotniska użytkują oprócz P. L. L. „Lot" i inne towarzystwa, związki lub kluby, „Lot" ma prawo żądać od nich udziału we wszystkich kosztach utrzymania porządku na terenie portu i konserwacji urządzeń i zaopatrzenia w wodę, elektryczność it.p.

Nadzór nad utrzymaniem porządku należy do zawiadowcy portu".

Hangarowanie samolotów prywatnych w hangarach wojskowych. Departament Aeronautyki wyjaśnił, że zakaz przyjmowania samolotów prywatnych do hangarów wojskowych nie dotyczy pilotów wojskowych (służby czynnej i rezerwy) posiadających samoloty prywatne, o ile zgłoszą swój przylot i odlot u zawiadowcy portu cywilnego.

Jesienny termin egzaminów kandydatów na członków załogi statków powietrznych wyznaczony został na koniec września. Ścisły termin ogłoszony zostanie później.

Podania o dopuszczenie do egzaminu należy wnosić do 1 września r. b. do Wydziału Lotnictwa Cywilnego M. K.

W wymienionym terminie odbędą się również egzaminy poprawkowe dla tych, którzy w poprzednim terminie złożyli egzamin z wynikiem niedostatecznym.

Z Międzynarodowej Wystawy Komunikacji i Turystyki. Ostatnio dowiadujemy się, że zakłady Junkersa zgłosiły swój udział w wystawie. Wobec braku miejsca w pawilonie lotniczym i ze względu na charakter eksponatów, udzielone zostało miejsce wprost Wieży Górnośląskiej, gdzie stanie dla eksponatów przenośny, metalowy hangar.

Hangar patentu Junkersa będzie także uważany za eksponat.

Z płatowców wystawiony zostanie tylko Junkers — Junior.

Związek Awjatyczny S. P. L. wysyła na wystawę swój najnowszy szybowiec typu CW IV. Aparat ten jest pierwszym w Polsce szybowcem dwuosobowym. Prace koło tego szybowca są ukończone. Zaraz po zamknięciu wystawy szybowiec zostanie odtransportowany do Bezmichowej.

Konkurs modeli wodnopłatowców. W dniu 15 czerwca na pływalni A. Z. S. w parku im. I. Paderewskiego odbył się pierwszy konkurs modeli wodnopłatowców, zorganizowany przez redakcję Lotu Polskiego.

W skład jury weszli pp.: inż. S. Rudziński, inż. W. Szaniawski, kpt. Adamowicz, kpt. Babiński, A. Kaftal, J. Wilczyński.

Do konkursu stanęło razem jedenaście modeli, w tem sześć belkowych i pięć kadłubowych. Udział w konkursie wzięło jednak tylko sześć z obydwóch grup. Reszta wskutek uszkodzeń udziału nie wzięła.

Pierwszą nagrodę w wysokości 75 zł. z grupy „A" przyznano uczniowi St. Wesołowskiemu za model kadłubowy.

W grupie „B" (dla konstruktorów) pierwszą nagrodę otrzymał p. W. Woyna. Po zakończeniu konkursu mjr. Makowski serdecznie przemawiając do p. St. Wesołowskiego wręczył mu odznakę L. L. „LOT".

Pozostali uczestnicy konkursu otrzymali pamiątkowe żetony.

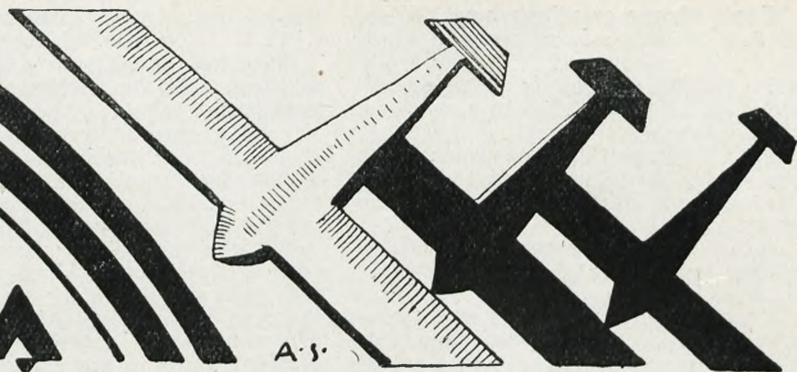
Samolotem na objęcie placówki dyplomatycznej. Nowomianowany poseł Rzeczypospolitej w Bułgarji, p. min. Tarnowski, udał się do Sofji na objęcie placówki Fokkerem P. L. L. „Lot". Podróż odbyła się w dn. 23 czerwca. P. min. Tarnowski był z niej, oczywiście, jaknajbardziej zadowolony. Nietylko skrócił sobie podróż, ale i ustrzegł się przykrych skutków upału.

Silnik inż. Zalewskiego o mocy 40 MK. jest już na ukończeniu. W czasie najbliższym zostaną przeprowadzone próby w ruchu. Będzie to silnik rekordowy co do wagi, gdyż obciążenie na MK. ma wynosić zaledwie kilogram.

OSOBISTE

Nasz as szybowcowy, **p. Szczepan Grzeszczyk,** otrzymał na Politechnice Lwowskiej dyplom inżyniera.

CO NOWEGO ZAGRANICĄ



ANGLJA

Lot dokoła świata. Pilot księżny Betford, znany lotnik kpt. Barnard, nosi się z zamiarem dokonania lotu naokoło świata w ciągu 30 dni, wliczając w to 5 dni odpoczynków. Projekt lotu przewiduje etapy długości 1600 km.

Automatyczni piloci. W dalszym ciągu w lotnictwie angielskiem dokonywane są próby automatycznego pilotowania samolotami. Niedawno cała eskadra z „automatycznym personelem latającym" odbyła lot na przestrzeni 600 km., przyczem wykonany został szereg dość trudnych ewolucyj w kluczu.

Hawker — Hornety w angielskiem lotnictwie wojskowem. Ministerstwo lotnictwa angielskiego przyjęło jako wyposażenie dla wojskowych eskadr obronnych samoloty typu Hawker — Hornet z silnikiem Rolls - Royce.

Samolot projektu Segrave'a. W zakładach Saunders — Roe Ltd. buduje się samolot, projektowany przez słynnego, niedawno zmarłego tragiczną śmiercią asa szybkości, Segrave'a. Samolot ten, zaopatrzony w 2 silniki Gipsy, nazywać się będzie Segrave — Meteor — Mark I".

Próby tego nowego samolotu oczekiwane są w Anglji w sferach lotniczych ze zrozumiałem zaciekawieniem.

Nowa lotnicza linja kolonjalna. W najbliższym czasie ma nastąpić otwarcie nowej angielskiej pocztowo - pasażerskiej linji lotniczej, łączącej Kair z Kapsztadem. Linja ta przecinać będzie całą Afrykę z północy na południe, co wzmoże zacieśnienie węzłów łączących kolonje angielskie z metropolją. W pierwszych miesiącach po otwarciu komunikacji na tej linji loty odbywać się będą raz na dwa tygodnie. Przelot z Kairu do Kapsztadu trwać ma 11 dni. Komunikacja okrętowa jest o wiele mniej szybka na tej przestrzeni, gdyż podróż statkiem obecnie w najlepszym razie trwa 17 dni.

W przyszłości, po wprowadzeniu nocnych przelotów na niektórych odcinkach, czas przelotu ma być dwukrotnie mniejszy. Odcinek między Kairem i Chartumem obsługiwany będzie przez wodnosamoloty.

Linja powyższa służyć ma, po za komunikacją pocztową i pasażerską, również dla celów szybkiego transportu złota i djamentów z Johannesburgu i Kimberlee do Londynu.

Nowy szef sztabu wojskowego lotnictwa angielskiego. Szefem sztabu angielskiego lotnictwa wojskowego mianowany został marszałek sir John Maitland Salmon, znany ze swej pracy na terenie Iraku, oraz, jako były dowódca lotniczych sił brytyjskich we Francji, podczas Wojny Europejskiej.

Rozwój szybownictwa. W Anglji zauważyć się daje coraz większe zainteresowanie lotnictwem szybowcowem, które znajduje wielu zwolenników we wszystkich krajach europejskich. Dotychczas jednak przodujące miejsce w szybownictwie zajmują Niemcy. To też angielskie kluby szybowcowe dla szybszego opanowania tej nowej gałęzi lotnictwa, sprowadzają, za przykładem amerykanów, specjalistów — instruktorów z Niemiec. Obecnie bawi w Anglji, zaproszony przez „British Gliding Association", słynny pilot szybowcowy, Kronfeld, o którego locie rekordowym piszemy na innem miejscu.

Kronfeld odbywa codziennie pokazowe loty, spotykając się wszędzie z sympatją i zachwytem. W czasie jednego z pokazów, Kronfeld udał się na szybowcu z Itfort Hill do Portsmouthu, ustanawiając tem samem angielski rekord lotu szybowcowego na odległość.

Odległość między wyżej wymienionemi miastami wynosi 110 kilometrów. Jest to najdłuższy lot szybowcowy, wykonany po za granicami Niemiec.

Nowe szlaki lotnicze. W roku bieżącym projektowane jest wysłanie do Grenlandji dwuch ekspedycyj, mających na celu badania, związane z przeprowadzeniem linji lotniczej, łączącej Europę z Ameryką i przechodzącej przez kraje polarne. Jedną z tych ekspedycyj pod kierownictwem Wegenera wysyłają Niemcy; ma ona na celu przedewszystkiem badania meteorologiczne.

Ekspedycja angielska, z H. Watkinsem na czele, jest już gotowa do wyjazdu. Będzie ona badać możliwości założenia linji lotniczej: Londyn — Islandja — Grenlandja — Winnipeg (Kanada). Najtrudniejszym z przewidzianych etapów jest Grenlandja, na której (narazie jeszcze) tak lądowanie, jak i wodowanie jest niemożliwe.

Wycieczki lotnicze księcia Walji. Książę Walji coraz częściej posługuje się samolotem w swych wycieczkach i podróżach. Ostatnio, 23-go maja, książę przybył na rozgrywki golfa do Touguet we Francji również samolotem, którym pilotował por. Filden. Wkrótce książę Walji będzie sam prowadzić swój samolot, obecnie jest uczniem w szkole lotniczej.

R. 100. W odpowiedzi na propagandowy lot Zeppelina nad stolicą Anglji, sterowiec angielski „R. 100" — również dla propagandy (wewnętrznej) — odbył 21-go maja lot nad Londynem. Podróż ta omal nie skończyła się poważnym wypadkiem. „R. 100" opuścił swą bazę w Kardington o g. 19-ej, w dobrych warunkach atmosferycznych, mając na pokładzie cały szereg wyższych urzędników i osobistości państwowych, a między innymi także podsekretarza stanu lotnictwa, Montagu.

Wieczorem sterowiec przez długi czas krążył nad Londynem. Kiedy nazajutrz, po 23 godzinach lotu, zakotwiczono go u masztu w Kardington, okazało się, że w tylnej części komory gazowej powłoka została rozdarta na długości 10 metrów. Mimo tego uszkodzenia, lot i lądowanie odbyło się pomyślnie.

AUSTRALJA

Linja lotnicza Anglja — Australja. Na odbytej niedawno konferencji w sprawach lotnictwa australijskiego, premjer australijski M. Scullin oświadczył, że popiera projekt utworzenia regularnej komunikacji między Anglją i Australją. Dla zorganizowania odcinka Signapore - Port Darwina mającej powstać linji, premjer wyasygnował 600.000 funtów sterlingów.

BELGJA

Zawody lotnicze. W Brukseli między 17 a 21 września odbędą się międzynarodowe lotnicze zawody turystyczne.

CHILI

Lotnictwo cywilne. Republika Chili nie posiadała do niedawna wcale cywilnego lotnictwa. Dopiero przed paru laty ukazały się tam pierwsze samoloty cywilne D. H. Moth. Obecnie, w celu ożywienia ruchu lotniczego, rząd chilijski zakupił w Detroit kilka samolotów Forda.

FRANCJA

Prasa a wypadki lotnicze. Nietylko u nas prasa codzienna wyświadcza lotnictwu niedźwiedzie przysługi, podając często przesadne lub niefachowo ujęte opisy „katastrof" lotniczych, które po większej części są tylko wypadkami dość błahemi. We Francji dzieje się to samo. To też jeden ze znanych starych pilotów francuskich, zabierając głos w powyższej sprawie, proponuje wydanie prawa, które zmuszałoby każdy dziennik, podający opis wypadku lotniczego, do umieszczenia w tej samej rubryce statystycznego wykazu ilości lotów, wykonanych w dniu wypadku wogóle, albo chociażby tylko w porcie Le Bourget. Przy takiem zestawieniu jasnem się stanie nawet dla najszerszej publiczności, że wypadki lotnicze stanowią b. nieznaczny $^{0}/_{00}$ lotów.

Jubileusz samolotów Potez'a. Dnia 17. VI. w zakładach Henryka Poteza odbyła się uroczystość wypuszczenia tysiącznego samolotu Potez XXV. W czasie przemówienia okolicznościowego p. H. Potez stwierdził, że 2500 sztuk samolotów Potez, wykonanych bądź we Francji, bądź też za licencjami zagranicą znajduje się obecnie w użyciu.

Dość poważny odsetek tej ilości wybudowany i używany jest w Polsce.

Marsylja - Beyruth w 36 godzin. Z dniem 31 maja dyrekcja linji pocztowo lotniczej Marsylja — Beyruth zmniejszyła czas trwania lotu na całym dystansie o 24 godziny. Mianowicie samolot, startujący z Marsylji w sobotę rano, lądować będzie w Beyruth już nazajutrz wieczorem, zamiast w poniedziałek.

Komunikacja pocztowo - lotnicza nad południowym Atlantykiem. Dnia 12-go maja o godz. 11-ej rano z Sant Luis (Senegal) wystartował pilot francuski, Mermoz, zabierając pocztę, przybyłą z Francji (również samolotem), a przeznaczoną do Brazylji. Już nazajutrz o godz. 8-ej rano Marmoz lądował w Natalu. Tak więc list wysłany z Paryża w niedzielę rano po ósmej rano we wtorek wręczony zostaje adresatowi w Brazylji, odbywszy drogę na przestrzeni 3180 km.

Inauguracyjny przelot Mermoza stanowi pozatem nowy rekord długości lotu w linji prostej dla wodnosamolotów. Rekord tej kategorji był dotychczas w posiadaniu St. Zjednoczonych A. P. Mermoz leciał na wodnosamolocie „Latécoère 28” z silnikiem Hispano-Suiza 600 KM.

Zastosowanie samolotu do przewozu lekarstw w nagłych wypadkach. Dnia 3 maja doktór Sody Katz w Paryżu został zawiadomiony telegraficznie o b. ciężkim wypadku paraliżu, który miał tego dnia miejsce w Aleksandrji. Dla uratowania zdrowia i życia porażonego paraliżem dziecka konieczne było jaknajszybsze dostarczenie odpowiedniego serum do zastrzyków. P. Sody Katz udał się więc do agencji Cooka z zapytaniem o najszybsze połączenie pocztowe z Aleksandrją. Agencja wskazała samolot „Imperial Ayrways”, który na linji Londyn — Karachi ląduje w tem mieście. Okazało się jednak, że samolot już odleciał z Londynu.

Energiczny lekarz zwrócił się więc, nie tracąc czasu, do nowoutworzonego towarzystwa Farmana „Air - Service” z poleceniem złapania angielskiego płatowca na jednym z etapów jego przelotu.

O godzinie 12 i pół dr. Sody Katz rozmawiał z dyrekcją „Air - Service”. O drugiej pilot tego towarzystwa, Lalouette, startował z Le Bourget na samolocie „Farman 190”, po załatwieniu formaności celnych, paszportowych i przygotowaniu maszyny. O osiemnastej wylądował w Monachjum.

Tam dowiedział się, że samolot „Imperial Ayrvays” tym razem w Monachjum lądować nie będzie, lecz poleci ze Stuttgartu wprost do Budapesztu.

Wobec tego Lalouette startuje nazajutrz z Monachjum i o 9,30 ląduje w Budapeszcie, na pół godziny przed przybyciem angielskiej maszyny.

Serum zostało wręczone pilotowi angielskiemu dnia 4-go maja i dostarczone do Aleksandrji nazajutrz wieczorem tak, że cały transport trwał 2½ doby.

Warto zaznaczyć, że drogą lądową, przy użyciu najdogodniejszych połączeń, przesyłka z Paryża do Aleksandrji idzie 10 dni.

Szef gabinetu ministra lotnictwa uczy się latać. Szkoła lotnicza Morane-Saulnier liczy między swymi uczniami p. Ludwika Kahna, szefa gabinetu ministra lotnictwa.

43 godziny lotu w jednym dniu. Na lotnisku w Orly piloci rezerwy, przychodzący na dobrowolne loty treningowe, w dniu 4 maja wylatali 43 godziny.

„Związek Pilotów Sahary”. Paul Richard na bankiecie ku czci Goulette i Marcheseau, po ich przylocie z Madagaskaru, zaproponował utworzenie związku pilotów, którzy przelecieli nad Saharą. Związek ten istniałby tak długo, dopóki przeloty nad pustynią nie stałyby się codzienną rzeczą, jak np. przelot nad kanałem La Manche, lub Gibraltarem.

Obliczono, że związek już teraz liczyć mógłby przeszło 20 członków.

Lot z okazji 100-lecia francuskiego Algieru. Wodnosamoloty wojskowe francuskiego lotnictwa morskiego odbyły piękną podróż. Mianowicie z Cherburga i z Berre wystartowało 19 wodnosamolotów typu Farman - Goliath do lotu w kierunku Algieru bez lądowania po drodze. Wszystkie maszyny przybyły pomyślnie do Bizert-Karouba.

Nowa nagroda za przelot nad Atlantykiem ze wschodu na zachód. Pułkownik Easterwood (U. S. A.) ufundował nagrodę w wysokości 625.000 franków dla pierwszego pilota francuskiego, który przeleci z Paryża do New-Yorku.

Weck-endy Lottiego. Znany pilot Lotti w towarzystwie kpt. de Saint Estabeau używa swej awjonetki ze składanemi skrzydłami do wycieczek w końcu tygodnia. Co sobotę obaj lotnicy udają się do Eureet Loir, gdzie lądują w polu, poczem wyciągają z bagażnika „narzędzia” do... rybołówstwa i spędzają na tem miłem zajęciu czas aż do poniedziałku.

HOLANDJA

Międzynarodowy kongres żeglugi powietrznej, który odbędzie się w Hadze między 1 i 6 września bieżącego roku, będzie piątym z kolei, licząc od zawarcia pokoju.

Pierwszy taki kongres odbył się w r. 1921 w Paryżu, drugi w 1923 r. w Londynie, trzeci w 1925 r. w Brukseli, czwarty w 1927 r. w Rzymie.

Przed wojną obradowało pięć kongresów żeglugi powietrznej. Pierwszy i trzeci z nich był zwołany do Paryża w latach 1889 i 1900. Pozostałe trzy odbyły się: w Chicago w r. 1893, w Medjolanie w 1906 r. i w Nancy w 1909 r.

Przewodniczącym komitetu obecnego kongresu jest prezes Królewskiego Aeroklubu Holenderskiego, dr. Vogel.

ITALJA

Pomoc rządu Italji dla lotnictwa turystycznego. Rozwój lotnictwa w Italji osiąga niebywały stopień doskonałości. Eskadry wojskowe, zarówno lądowe jak i morskie, są świetnie zaopatrzone i zorganizowane. Personel ich jest znakomicie wyszkolony i uposażony, jak mało gdzie w Europie.

W dziedzinie lotnictwa turystycznego i sportowego, które w Italji traktowane jest jako środek utrzymania rezerwy pilotów, rząd dokonał również wiele, albo nawet więcej jeszcze. W roku ubiegłym większość fabryk wypuściła z pomocą rządu prototypy samolotów sportowych i turystycznych dwumiejscowych z silnikami 80 — 100 KM. Wiele z pośród nich odznaczone zostało na międzynarodowych konkursach i zawodach lotniczych.

Obecnie rząd italski zamówił 100 sztuk sportowych wodno-samolotów Breda 15. Cała powyższa ilość zostanie rozdzielona pomiędzy aerokluby.

Breda 15 osiąga 1000 m. w ciągu 9 minut. Pułap jej wynosi 3.500 m., zaś maksymalna szybkość 160 km/godz.

„Majówka” Rzymskiego Aeroklubu. Aeroklub rzymski urządził „majówkę”, w której wzięło udział 15 samolotów klubu, pilotowanych przez członków, mających za pasażerów zaproszonych gości. Między zajadającymi z apetytem śniadania na zielonej trawce, w kole utworzonem przez 15 awionetek, znalazł się także minister lotnictwa Balbo.

Budowa bazy dla lotnictwa morskiego. Budowa nowej bazy dla italskiego lotnictwa morskiego w Ostji jest na ukończeniu. W ostatnich dniach oddano do użytku wojsk lotniczych wielki hangar żelazobetonowy, który pomieścić może najpotężniejsze wodnosamoloty, przeznaczone do bombardowania odległych objektów i pancerników.

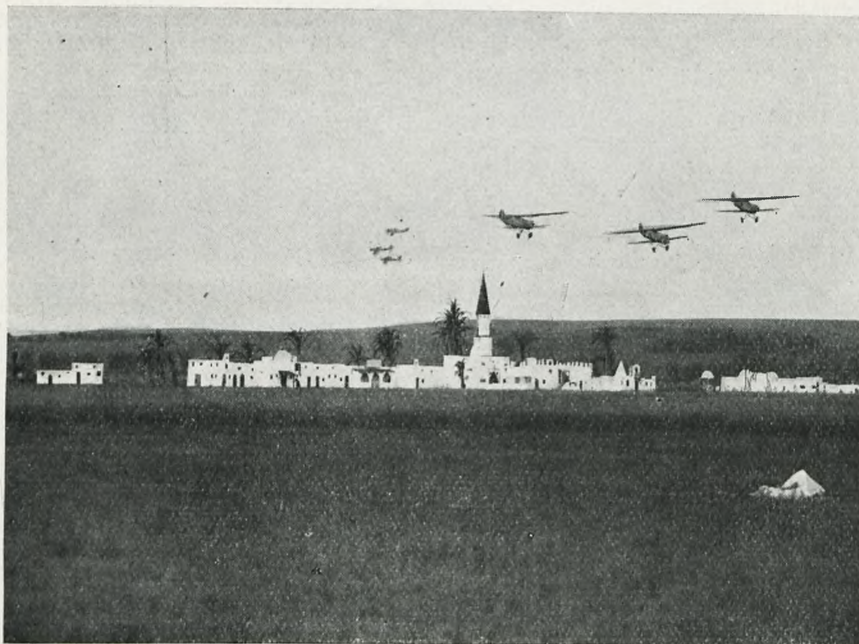
Narodowe święto lotnicze. Dnia 8 czerwca na lotnisku Littorio pod Rzymem odbyło się wielkie lotnicze święto narodowe. W popisach wzięło udział 20 eskadr. W celu uprzystępnienia najszerszym warstwom ludności wzięcia udziału w uroczystościach i dla zaznaczenia narodowego charakteru święta, rząd obniżył ceny biletów kolejowych do Littorio na dzień zawodów o 50 procent dla wszystkich osób narodowości włoskiej, przybywających z najdalszych nawet krańców Italji.

„Noblesse oblige”. Dla poparcia propagandy lotnicwa, grupa arystokracji medjolańskiej w tych dniach udała się trzysilnikowym samolotem pasażerskim na five o clock do Wenecji. Po wykwintnym podwieczorku nad brzegiem morza, wycieczka powróciła samolotem do Medjolanu.

Bądź co bądź odbycie dość kosztownej 300 - kilometrowej podróży (w obie strony razem), choćby nawet samolotem, jedynie dla spożycia podwieczorku, nie dla każdego jeszcze obecnie jest dostępne. Ale — „noblesse oblige”.

Prasowy lot propagandowy. Jedno z pism lotniczych włoskich zorganizowało propagandowy lot turystyczny dokoła Europy południowej. Szczęśliwym pilotem, którego spotkała przyjemność prowadzenia awjonetki „Romeo Ro. 5” (z silnikiem Fiat A. 50), użytej do tego lotu, był Guiseppe Bertocco. Przeleciał on etapami od 330 do 670 km. z Rzymu przez Ateny, Saloniki, Konstantynopol, Sofję, Bukareszt, Belgrad, Budapeszt, Wiedeń do Medjolanu i stąd powrócił bez wypadku do stolicy, pokrywając przestrzeń 55.325 km.

Czy cała prasa polska nie mogłaby zdobyć się na zorganizowanie podobnego lotu choćby na naszej RWD?



Ze święta lotniczego w Rzymie 8. VI. r. b. Atak na miasteczko arabskie

NIEMCY

Konkurs akrobacji dla pań. Na lotnisku Bonn odbył się konkurs akrobacji lotniczej, specjalnie dla pań. Udział w konkursie wzięło osiem pilotek. Pierwsze miejsce zajęła p. Liesel Bach.

Konkurs modeli szybowcowych. W Niemczech przy Towarzystwie Wiedzy Przyrodniczej istnieje tak zwana „Służba lotnicza", której zadaniem jest zarówno badanie jak i propagowanie idei lotniczych. W maju „Służba lotnicza" zorganizowała na terenie całych Prus konkurs modeli szybowcowych, w którym mogły wziąć udział wszystkie pruskie szkoły.

Konkurs dał zdumiewające rezultaty: 2960 dzieci, zarówno chłopców jak i dziewcząt stanęło do zawodów. Modele puszczane były ze specjalnie przygotowanych na ten cel terenów bądź też unosiły się w powietrze zapomocą latawców. Ogółem rozdano 295 nagród za bardzo starannie wykonane modele.

Ukonstytuowanie się Międzynarodowego Komitetu Badań Lotnictwa Bezsilnikowego. 14-go czerwca 1930 r. na posiedzeniu we Frankfurcie został ostatecznie ukonstytuowany Międzynarodowy Komitet Badań Lotnictwa Bezsilnikowego. Osiem narodowości brało udział w posiedzeniu, a mianowicie: Belgja, Francja, Austrja, Anglja, Italja, Węgry, Holandja i Niemcy. Przewidziane zostały cztery komisje dla współpracy z wyżej wymienionym Komitetem: Komisja Naukowa, Techniczna, Sportowa i Propagandowa.

4-osobowe samoloty - taksówki. Firma Focke Wulff wypuściła nowe samoloty - taksówki, mieszczące pilota i 3-ch pasażerów. Samoloty te stanowią typ bardzo zbliżony do znanego już „Habichta", który, jako niedający wprowadzić się w korkociąg, został uznany za jedną z najbardziej bezpiecznych maszyn.

Nowa taksówka Focke Wulff posiada silnik Walter 100 KM lub Siemens 150 KM.

Zmiana miejsca silników G. 38. W zakładach Junkersa przeprowadzane są wstępne próby (na modelach) zmiany umieszczenia silników na olbrzymim samolocie G. 38. Mianowicie silniki mają zostać przesunięte z przodu samolotu na boki skrzydła, co w znacznej mierze przyczyni się do zwiększenia stabilności maszyny.

Nowy rekord szybkości. Na lotnisku w Darmstadcie pilot Reininger dokonał próby pobicia rekordu szybkości na swej awjonetce. Jeżeli szybkość 215 km./godz. którą osiągnął, zostanie zatwierdzona przez F. A. I., będziemy mieli nowy rekord samolotów o ciężarze 200—400 kg.

200-konny samolot sportowy. Ruchliwe zakłady Focke Wulff wypuściły nowy, ulepszony typ samolotu sportowego „Kaczka". Nowa „Kaczka" jest podobna do pierwszego samolotu tej samej nazwy (typu F. 19), na którym przed dwoma laty zginął jego konstruktor, inżynier Wulff, uderzywszy o ziemię podczas zbyt niskiej akrobacji. Model F. 19, o konstrukcji drewnianej, został wtedy zupełnie zniszczony.

Nowy typ tego oryginalnego płatowca posiada szkielet całkowicie metalowy, z rur stalowych. Również dawne silniki S. H. 11, o sile 75 MK każdy, zostały zastąpione przez silniki S. H. 14 po 100 KM. (Szczegóły: Les Ailes Nr. 467 z dn. 29 maja 1930.).

STANY ZJEDNOCZONE

Ilość lotnisk i lądowisk w St. Zjedn. Departament Handlu St. Zjednoczonych ogłasza statystykę, z której dowiadujemy się, że Stany posiadają 472 lotniska municypalne (miejskie), 520 portów lotniczych, należących do kompanji transportowych, 66 lotnisk polowych, 14 lotniczych baz wodnych, 213 lądowisk pomocniczych oraz 2 rządowe tereny do lądowania. Ogółem więc w Stanach Zjednoczonych znajduje się 1.583 tereny do lądowania. W tej liczbie 547 lotnisk posiada instalacje dla lotów nocnych.

Zbrojenia lotnicze Sowietów w Ameryce. Władze sowieckie zamówiły w fabryce Henn Martin w Baltimore dwadzieścia niszczycielskich samolotów. Rząd amerykański zaoponował jednak przeciw tej sprzedaży, jak również nie zezwolił na utworzenie w Rosji sowieckiej filji znanych amerykańskich zakładów lotniczych Henn Martin.

Statystyka kobiet - pilotek. Według ostatnio opublikowanych wiadomości statystycznych, w Stanach Zjednoczonych 233 kobiety posiadają dyplom pilota zatwierdzony przez Departament Handlu. W liczbie tych 233 pilotek, 21 pilotuje samoloty pocztowo - pasażerskie, 22 pracuje bądź w kierunku teoretycznym wiedzy lotniczej, bądź jako mechanicy, reszta zaś rekrutuje się wśród sportsmenek i bogatych amatorek tego emocjonującego sportu.

Łódź podwodna dla Wilkinsa. Słynny amerykański pilot i badacz krain biegunowych, Wilkins, uzyskał zapewnienie rządu Stanów Zjednoczonych, że otrzyma do dyspozycji łódź podwodną, na której ma zamiar odbyć nową wyprawę do bieguna.

Rozmowy radjo-telefoniczne z samolotów. Pewne konsorcjum dziennikarskie w Stanach Zjednoczonych dokonało próby nawiązania łączności radjotelefonicznej z Europą przy użyciu samolotu. Mianowicie radjotelefonista agencji dziennikarskiej, wzniósłszy się wraz z pilotem na wysokość 1000 m., zatelefonował do... Mussoliniego i rozmawiał z nim bez większych trudności, przyczem dyktator Italji używał swego domowego aparatu telefonicznego.

W Warszawie zimą b. roku dokonano prób podobnych na mniejszą skalę, przy użyciu aparatu radjotelefonicznego stanowiącego wynalazek polski.

Tłumiki do silników lotniczych. W Stanach Zjednoczonych po długich próbach, ulepszeniach i badaniach udało się skonstruować tłumik do silników lotniczych, wpływający w bardzo niewielkim stopniu na zmniejszenie sprawności silnika. Tłumik ten będzie zastosowany narazie na samolotach pasażerskich, przeznaczonych do dalszych lotów.

Ciężkie paliwo w zastosowaniu do lotnictwa. Zakłady Prott i Whitney, produkujące silniki lotnicze ukończyły próby z nowym silnikiem na ropę. Próby powiodły się. Fakt powyższy świadczy, że konstruktorzy coraz więcej przekonywują się do nowego paliwa.

3000 razy dokoła ziemi. Według oświadczenia dyrektora lotnictwa przy departamencie handlu U. S. A., pułkownika Younga, w ciągu drugiego półrocza r. 1929 samoloty handlowe (pasażerskie i pocztowe) w Stanach Zjednoczonych przebyły 125 miljonów km., t. j. przestrzeń równą 3000 obwodów kuli ziemskiej. W tym samym czasie na linjach amerykańskich zdarzyły się 924 wypadki uszkodzenia samolotów.

Nowy sterowiec. Na aerodromie Scott rozpoczęto budowę nowego wojskowego sterowca metalowego o długości 220 metrów, średnicy 40 metrów. Sterowiec ten będzie zaopatrzony w 37-milimetrowe działo i 2 podwieszone samoloty, oraz będzie mógł unieść od 2 do 7 ton bomb. Koszty budowy tego zbrojnego olbrzyma obliczone są na 112½ miljona franków.

JANUSZ MEISSNER

OSTATNIA WYPRAWA RISOERA

Trzeba było wziąć benzyny na pięć i pół tysiąca kilometrów, licząc tam i z powrotem, więc maszyna była bardzo obciążona i start budził poważne obawy: mógł się nie udać, a wówczas całe przedsięwzięcie upadłoby odrazu.

Gdyby to zależało tylko od Risöera, a raczej, gdyby jego pilot, Martens, był równie jak sam Risöer szalony, wzięliby o połowę mniej paliwa; tak, aby starczyło go tylko do celu.

Powrót? — Profesor Risöer nie zastanawiał się nad powrotem...

Ale Martens był trzeźwy, pomimo całej swojej odwagi. I nie miał zamiaru ginąć samobójczą śmiercią. Przeciwnie: chciał wrócić i zdobyć sławę.

— Wystartuję — odpowiedział na pełne niepokoju pytanie towarzysza, tak jak odpowiadał już wielokroć marynarzom, mechanikom, reporterom i wszystkim innym członkom wyprawy z Białej Foki, kulącym się teraz z zimna pomimo grubych futrzanych ubrań.

Dochodziła jedenasta wieczorem i robili ostatnie przygotowania do tego historycznego startu. Risöer wszedł do kabiny Fokkera, trzymając pod pachą zawiniętą w płótno flagę Norwegji: czerwoną z biało-niebieskim krzyżem.

Żegnali go ze wzruszeniem: niewiadomo było, czy wróci kiedykolwiek.

Martens puścił w ruch silnik i nagrzewał go zwolna: osiemset, tysiąc, tysiąc dwieście obrotów. Po raz ostatni wypróbował magneta. Serje paliły równo, głębokim basem, każda po tysiąc osiemset na minutę. Potem obejrzał się na profesora.

— Możemy lecieć — powiedział Risöer i zapiął pas.

Silnik warczał coraz potężniej. Gdy rozwinął pełną moc, podsypane solą płozy samolotu zaczęły zwolna sunąć w kałuży wody, która utworzyła się dokoła. Maszyna wypełzła na twardy lód i nabierała szybkości, wlokąc za sobą ciężki ogon.

Mieli do startu przeszło półtora kilometra równego terenu, bez śniegu i brył lodowych, które zostały starannie zawczasu usunięte. Dalej leżała równina bez większych wzniesień, pusta i rozległa. Mogli nie śpieszyć się z nabieraniem wysokości.

Po pięciuset metrach ogon samolotu uniósł się i napór na ster głębokości osłabł znacznie. Szybkość rosła. Płozy lżej tarły po chrupiących gródkach lodu i przymarzłego śniegu.

W połowie lotniska Martens spróbował oderwać maszynę. Ale pęd był jeszcze niedość wielki: ostroga dotknęła powierzchni lodowca i szybkość zaczęła przygasać.

Profesor zaniepokoił się. Chciałby zapytać pilota, co się dzieje, ale nie śmiał: Martensowi potrzebna była teraz właśnie cała przytomność umysłu, uwaga i spokój. Zresztą i tak Risöer nicby mu nie mógł pomóc.

Dopiero nakrótko przed bielejącą warstwą śniegu u krańca równego blatu, pilot zdecydował się ponowić próbę wyjścia w powietrze. Chrobotliwe tarcie płóz nagle ustało. Maszyna dźwignęła swoje kilka tonn na pół metra, na metr, na półtora... Zawahała się. Lecąc poziomo, minęła trzy maszyny Białej Foki, tkwiącej nieruchomo na kotwicy w zatoce, żegnana przez załogę z pokładu, a potem zaczęła przepadać nad białem prześcieradłem śniegów.

Nie można jej było ciągnąć: szybkość nie wystarczała dla uniesienia ciężaru. W pewnej chwili musnęła płozami jakaś wyniosłość i odbiła się wyżej. Ale zaraz potem przepadała znowu.

— Żeby choć z pięćdziesiąt kilo mniej — westchnął głośno pilot.

— Wyrzucę jedną pakę żywności — powiedział profesor i spuścił szybę.

Pięćdziesięcio - kilogr. skrzynka wyrżnęła z pędem o ziemię, potoczyła się i znikła w tyle. Martens sparował wychylenie samolotu i pociągnął nieznacznie ster.

Szli w górę. Po dziesięciu minutach mieli już trzydzieści metrów i pilot położył maszynę w ostrożny, płytki wiraż, aby wziąć kurs południowy.

Lecieli do Bieguna.

— — — — — — — —

Młody asystent kartografji uniwersytetu w Christjanji, Knut Risöer, był jednym z tych, którzy w pamiętnym dla całej Norwegji dniu 17 grudnia 1911 r. wraz z Amundsenem zatknęli flagę narodową na Biegunie Południowym, uprzedzając o miesiąc wyprawę kapitana Scotta.

Knut Risöer miał wówczas 22 lata i wkielką przyszłość. Obecnie miał lat czterdzieści kilka, sławę i wiele przebytych zawodów. Pierwszym z nich było odkrycie, że w obliczeniach wielkiego kierownika wyprawy z 1911 roku zaszła pomyłka: miejsce, na którem zatknięto norweską flagę odległe było od Bieguna jeszcze o 52 kilometry...

Wprawdzie i Scott omylił się o kilkadziesiąt kilometrów wraz ze swą wyprawą, a mimo tej pomyłki cały świat wiedzy uznał ich obu za odkrywców Antarktydy, lecz fakt pozostał faktem: stopa ludzka nie dotknęła południowego krańca osi ziemskiego globu.

Po tym pierwszym zawodzie przyszły dalsze: starania o uzyskanie funduszów na nową ekspedycję napotykały zewsząd na nieprzezwyciężone trudności. Okolice podbiegunowe zostały odkryte i, wobec wielkich kosztów przedsięwzięcia, nie było celu ponawiać ekspedycję.

W kilka lat później, po napisaniu wielkiej pracy o topografji łańcucha górskiego na południowych krańcach Ziemi Victorja, Knut Risöer uzyskał katedrę uniwersytecką i zdobył rozgłos swemi wykładami z zakresu geografji polarnej. Jednak marzeniem jego życia pozostała wyprawa do Bieguna Południowego.

To też, gdy w roku 1929 Byrd organizował swój lot z Małej Ameryki, Risöer był pierwszym, który prosił go o pozwolenie na uczestnictwo w tem przedsięwzięciu. Na swoje nieszczęście, w bazie operacyjnej zaziębił się i podczas lotu dnia 28 listopada leżał w kajucie statku, zamiast zająć miejsce w gondoli „Floyd Bennett'a". Byrd przeleciał nad Biegunem bez niego...

Wkrótce potem rozpoczął się międzynarodowy spór o przynależność państwową Antarktydy.

Do kogo należał Biegun?

Wielcy podróżnicy: Biscoe, Wedell, Moore, Nares, Wilkes, Cook, Ross, Scott, Amundsen i Byrd zdobywali go od 1774 roku, każdy dla swej ojczyzny. Kto z nich miał palmę pierwszeństwa?

Spór trwał i pozostawał nierozstrzygnięty. Amerykanin Cook był jednym z pierwszych, lecz dotarł niezbyt blisko; Anglików było naj-

więcej; Norweg Amundsen był najbliżej; Byrd przeleciał nad samym Biegunem, lecz nie stanął na nim...

Wreszcie zabrał głos profesor Risöer i odrazu zyskał poparcie zarówno polityków, jak uczonych. Knut Risöer wygłosił zasadę, że Biegun stać się może własnością państwa, którego flaga zostanie zatknięta przez upoważnionego do tego obywatela. dokładnie w miejscu, gdzie zbiegają się wszystkie południki.

Takie postawienie sprawy zdawało się — narazie przynajmniej — bardzo wygodnem: nikt nie myślał o podejmowaniu wyprawy antarktycznej na statkach i saniach, lądowanie zaś samolotu w pobliżu Bieguna było według ostatnich badań niemożliwe. Tym sposobem teoretyczne choćby nabycie praw któregokolwiek z państw do bezludnych lądów polarnych odwlekało się na czas nieograniczony.

I oto nagle gruchnęła wieść: profesor Risöer leci do Bieguna!

Niemal bez pomocy rządu, za pieniądze odziedziczone zupełnie niespodziewanie po dalekim krewnym, Knut Risöer zakupił samolot, przyrządy pomiarowe, mapy, wszelkie potrzebne środki i cały ekwipunek. Pilot Martens zgłosił się wprost do niego, jako ochotnik. Jedynie statek i jego załogę dostarczyły władze norweskie. („Flagę państwową także“ — jak podkreślały z ironją pozostające w opozycji do rządu pisma lotnicze).

Właściwie to stosunkowo małe zainteresowanie się i poparcie przez sfery oficjalne wyprawy Risöera było zupełnie usprawiedliwione. Profesor nie przedstawił planu zdobycia Bieguna, który miałby poważne widoki powodzenia. Nie mógł, czy nie chciał zdradzać szczegółów przygotowania ekspedycji i lądowania wśród górzystych terenów i lodowców Antarktydy.

— Będziemy się starali wylądować w promieniu paru kilometrów od osi ziemskiej — powiedział ogólnikowo. — Potem pójdziemy pieszo. Potem wrócimy i wystartujemy w drogę powrotną.

Taki projekt wydawał się czystem szaleństwem. Ze sprawozdań Amundsena, Scotta, i Byrda jasno wynikało, że charakter terenu w pobliżu Bieguna uniemożliwia zupełnie lądowanie samolotu.

— — — — — — —

Martens niezbyt wiele wiedział o badaniach antarktycznych. Nie zdawał też sobie sprawy, czy można „tam“ znaleźć lotnisko. Był zato doskonałym pilotem, żądnym sławy, odważnym, zdecydowanym, lecz nie szalonym. Nie doznawał wahań i nie męczyły go wątpliwości: znajdą lotnisko? — wyląduje; nie znajdą? — zawróci. Przecież nie rozbije maszyny na skałach i w rozpadlinach gór, ani też nie będzie wracać 2700 kilometrów pieszo, zostawiwszy samolot z podwoziem połamanem na barjerach lodowca.

— Naturalnie — powiedział spokojnie profesor. I Martens wcale go nie uważał za szaleńca.

Zresztą Amundsen i Scott nie widzieli samego Bieguna, Byrd zaś... Tak wiele zarzucano Byrdowi: podawano nawet w wątpliwość jego sprawozdania.

To też Martens prowadził samolot z całym spokojem, na jaki pozwalał mu zapał dla dokonania wielkiego dzieła. Myślał tylko o tem, jak dźwignąć maszynę do wysokości 4000 metrów, aby przelecieć nad szczytami z daleka widocznych gór. Nie było to łatwe zadanie: płatowiec, obciążony zapasem paliwa na 24 godziny, z trudem zyskiwał każdy metr.

Góry zbliżały się. Na tle szarych chmur, ciągnących od wschodu razem z bocznym, coraz silniejszym wiatrem, wyglądały jak potężna fala na oceanie mleka. Były przeraźliwie białe, matowe, bez połysku. Tylko gdzie niegdzie zielonawe szkliwia lodowcowych liszajów mąciły tę biel zimną i martwą.

W pewnej chwili Risöer dotknął ramienia pilota. Martens zwrócił ku niemu głowę i spojrzał w kierunku jego wzroku, na zachód. Pośród bieli, okaleczonej rozpadlinami i zwałami, powstałemi od ścierających się skośnie płyt lodowych, czerniał prostokąt chaty. Dym wił się błękitną smugą, uciekając w dal na prawo. Obok sterczał maszt radjostacji.

— Niech pan zapamięta to miejsce — powiedział profesor. — Tu zaczyna się lodowiec Bordmoore. A ten dom, to ostatnia ludzka siedziba, jaką można spotkać po drodze.

— Któż tam mieszka? — zapytał pilot.

— Radjotelelegrafista i kierownik stacji meteorologicznej. Trzy razy do roku otrzymują pocztę i żywność. Pozatem nie widują nikogo; są zupełnie samotni.

Mówił z jakąś niezgłębioną melancholją dalekiego współczucia. Jak o ludziach, którzy istnieją w smutnej powieści, ale nie żyją naprawdę. Albo jak o niewinnie skazanych dożywotnych więźniach, którym nie można pomóc i o których zapomina się w końcu. Albo jak o dawno już zmarłych.

— Wracają przecież po kilku latach tej służby? — pomyślał głośno Martens.

— Bardzo rzadko. Częściej umierają tu, warjują, lub przyzwyczajają się i pozostają dobrowolnie dłużej.

Martens chciał zapytać o coś jeszcze, chciał dowiedzieć się czegoś bliższego o życiu tych ludzi, rzuconych wraz z czarnym prostokątem ich chaty na biały kraniec świata, ale profesor przesunął się w głąb gondoli. Więc zapytał tylko, czy nie mają poczty dla stacji.

— Nie — burknął Risöer zupełnie odmiennym tonem. — Niech pan leci dalej; prosto przed siebie, nie zmieniając kursu.

Więc Martens leciał dalej.

Mijały godziny milczenia, przerywanego tylko krótkiemi uwagami profesora, który brał pelengi poszczególnych szczytów, dla sprawdzenia pozycji samolotu.

Od czasu do czasu pilot spoglądał na licznik, a Risöer, odgadując jego myśli, zbliżał się, aby pomóc mu przepompować benzynę do głównego zbiornika. Zamieniali po kilka słów i znów milczeli wpatrzeni przed siebie.

Krajobraz dziki i ponury nużył swą jednostajnością: gęstniejąca olbrzymia płachta szarych chmur, samolotu i równie olbrzymia, poszarpana przepaściami, biało - brunatna teraz ciżba skał o 100 lub 200 metrów niżej.

Jednostajność widoku i jednostajność niebezpieczeństwa torturowała ich zarówno.

W przeciwieństwie do lodów północy, gdzie żyją stada pingwinów i włóczą się niedźwiedzie, gdzie istnieją przetarte saniami szlaki i zrzadka rozsiane namioty ludzi, lub też lśni ocean pokratkowany kaszą lodową i krą, lecz zamieszkały przez foki i wieloryby — tu martwiała odwieczna pustka zakuta w lód i śnieg. Surowa, stężała od niezwalczonego mrozu wyżyna, poszarpana zakrzepłemi ranami pęknięć i jarów lodowych, wydzierająca się pod niebo potężnemi grzbietami gór i ziejąca czarnemi paszczami zagasłych wulkanów. Ogromna, pod grubą

warstwą śniegu ukryta ziemia, nieznana i niedostępna. Zimny grób świata i życia...

Gnali w tę białą pustynię coraz dalej, wciąż bardziej samotni i milczący: Profesor obliczał kurs, robił notatki i zdjęcie, pilot zaś skostniałemi palcami wyciągał maszynę w górę, pod równe szeregi chmur, odkładających się niby olbrzymie skiby ornej ziemi wpoprzek ich drogi.

Wdole kołysały się fale gór. Sięgały wzwyż i spływały z powrotem, nieme i straszne, z uporem powracające w swym oleistym ruchu, jakby nabierając rozmachu, by sięgnąć wyżej: nie puścić! Zanurzały sękate łby skał w chmurach, rozstępowały się i zbiegały się w mur, wciąż wyższe, wciąż bardziej nieprzejednane i dzikie.

W pewnej chwili ich szczyty znalazły się na poziomie z szybami samolotu. Ale trudno było lecieć wyżej: skrzydło porywało za sobą najniższe strzępy obłoków i po każdem takiem muśnięciu zostawała na niem warstwa srebrnego szronu.

Martensowi było zimno i to uczucie, potęgujące się niemal z każdą minutą lotu, zaczynało działać nań przygnębiająco.

— 4000 metrów — powiedział wprost przed siebie, szczękając zębami.

Profesor zaniepokoił się.

— Musimy lecieć wyżej. Przed Axel-He-Berg mamy do przebycia szczyty ponad 4200.

Pilot przygryzł wargi.

— Włazić tam? Pchać się między gęstwę chmur i ostre, szczerbate skały?

Spojrzał na zegarek. Była ósma. Od dziewięciu godzin lecieli. Znużenie świdrowało mu we wszystkich stawach, wgryzało się boleśnie w grzbiet, omotywało głowę i wisiało nieznośnym ciężarem u powiek. Było mu strasznie zimno pomimo futra i ogrzewaczy. Chciało się spać.

Więc?

— W drodze powrotnej będziemy schodzić w dół; maszyna będzie coraz lżejsza; a przedewszystkiem, będziemy coraz bliżej ludzi — pomyślał .

— Więc?

— W chmurach, lodowaciejący natychmiast szron obciąży skrzydło i obniży i tak niedostateczną temperaturę silnika. Może być źle — myślał dalej.

Z prawej strony przemknął biały zrąb lodowcowej przyłbicy tuż obok lotki.

Martens instynktownie zboczył.

— Wracać! — przeszło mu przez głowę.

Leciał dalej.

Znowu jakiś szczyt zamajaczył na prawo i uciekł w tył jak widmo.

— Zmienił pan kurs o 10 stopni na wschód — powiedział sucho Risöer.

— Wracać — myślał Martens, lecz skręcił 10 stopni na prawo.

Góry rosły, a pułap jakby się obniżał. Co chwila przewiewały popielate welony, zostawiając po sobie kryształowy osad na powierzchni płatowca. Zimno przenikało do kości. Wyżej, w chmurach musiało być zimniej jeszcze.

— Wracamy — chciał powiedzieć Martens i już otwierał usta.

Wtem podwozie leciutko musnęło śnieżny grzbiet. Maszyna, ściągnięta machinalnem drgnięciem ręki pilota, skoczyła wgórę i zaczęła lekko przepadać, póki nie zwolnił steru. Za szybami gnały szare tumany. Po obu stronach raz po raz śmignęły skaliste czerepy z opuszczonemi kapicami lodu.

— Cztery stopnie na zachód — rozległ się spokojny głos profesora. — Nie może pan lecieć jeszcze wyżej? —

— — — — — — — —

Okryte grubą warstwą szronu szyby stały się zupełnie czerwone. Risöer opuścił jedną z nich, ścierając osad o ramę kabiny.

Na lewo świeciła olbrzymia, mętna kula słońca, wystrzyżona od dołu przez sfałdowany horyzont w nieregularne zęby.

Nawprost leżał bezkreśny Axel-He-Berg, spękany, jak potok wystygłej lawy, czerwony teraz od słońca, mieniący się zielono i niebiesko we wklęsłościach, srebrny na krawędziach czarnych, głębokich rozpadlin. Największy lodowiec świata, Axel-He-Berg, pełzający z wyżyny Haakona VII na przestrzeni wielu tysięcy kilometrów kwadratowych we wszystkich kierunkach. Axel-He-Berg — trzystumetrowej grubości skorupa, okrywająca oś ziemi, niby potworny kapsel z lodu.

Altimetr wskazywał 3800 i widać było dokładnie o 600 metrów niżej ciągnące się wyniosłości, usypiska brył lodowych, barjery śnieżne, szczeliny i kopce.

— Jeżeli tak samo jest dalej — pomyślał pilot — nie będzie można wylądować wcale.

Był już bardzo zmęczony, a myśl o tem, że nie wyprostuje kości przed powrotną drogą, zgnębiła go ostatecznie.

Spojrzał na profesora.

Risöer pisał. Jego twarz miała wyraz skupienia i uroczystej powagi. Od czasu do czasu patrzył na derywograf, lub sprawdzał zboczenia drgającej strzałki trawersjomierza. Kompas już nie działał na tej szerokości i zliczenia pozycji stawały się coraz trudniejsze.

Martens wiedział, że teraz od utrzymania lotu po prostej linji przynajmniej w połowie zależy los wyprawy, a w każdym razie, że, jeśli zboczy raz z kursu, nie łatwo będzie odnaleźć właściwy kierunek.

— Już blisko — powiedział profesor, jakby odgadując jego myśli.—Już blisko — powtórzył. — Szliśmy tędy wiele lat temu. Głodni, zmarznięci na kość, z poodmrażanemi palcami i twarzami. Wlekliśmy się za zaprzęgiem psów — szkieletów, zostawiając po drodze ich trupy i skąpe porcje żywności na powrót. Mieliśmy przed sobą jeszcze tydzień marszu. Ale teraz... Będziemy tam najdalej za godzinę. Tam— wskazał palcem. Tam jest Biegun!

Gołwa słońca toczyła się po samej krawędzi horyzontu, jak olbrzymia kula holenderskiego sera. Wskazywała im drogę.

Lecieli milcząc znowu, wpatrzeni obaj w sunące pod nimi wzgórza. Obaj myśleli o tem samem: czy będzie można wylądować między rozrzuconemi gęsto bryłami, na jakiejś większej równinie? Czy starczy miejsca?

Dalekie tafle lodowca, lśniące i gładkie na pozór, za zbliżeniem się samolotu ukazywały swe szczerby i rozpadliny, pęknięcia i spiętrzenia bloków ogromnych, schody, tarasy, załamania i przepaście. A dalej znów następowało rozczarowanie.

— — — — — — — —

Martens z niepokojem spoglądał na licznik benzyny. Od godziny krążyli już dokoła wyniosłości, zaklęsłej u samego szczytu w czarny, dymiący zlekka krater. Szukali we wszystkich kierunkach w promieniu kilkudziesięciu kilometrów, sunąc nisko nad powierzchnią lodów, ale napróżno: łańcuchy wzgórz i rumowiska obnażonych skał, wały śnieżne, barjery lodowe, pofałdowane pochyłości zboczy nie wróżyły nic do-

brego szaleńcom, którzy zdecydowaliby się lądować tutaj.

Tymczasem wicher potężniał i gnał silnym miotem ciężkie, nisko pełznące z za horyzontu chmury: szła śnieżna burza.

Samolot kładł się wciąż głębiej na boki pod temi podmuchami piekielnie zimnej wichury. Termometr silnika wskazywał zaledwie 60 stopni, karburatory zaczynały marznąć. Więcej niż połowa benzyny została już zużyta.

Risöer z natężeniem patrzył w dół. Ani razu nie zaproponował pilotowi próby lądowania: sam rozumiał, że byłoby to oczywistem szaleństwem.

Mimo wszystko, jeszcze szukali; o pięć, o dziesięć, dwadzieścia, trzydzieści kilometrów dalej.

Wmiarę jak czas upływał i strzałka licznika opadała coraz niżej, twarz profesora szarzała i spojrzenie gasło. Bolesne zmarszczki wcisnęły się od kątów ust ku dołowi i przeorały czoło. Martensowi Risöer wydał się teraz starcem, choć przed godziną jeszcze robił wrażenie młodzieńca.

Gotów byłby dla tego zgnębionego niepowodzeniem człowieka uczynić wiele, aby mu pomóc. Więcej niż zamierzał, startując z Małej Ameryki. Więcej może nawet, niżby mu pozwalał jego trzeźwy rozsądek. Ba, już to samo, że nie protestował przeciw nadmiernemu przedłużeniu lotu, było wielką ofiarą.

Z przykrością myślał, że jednak trzeba będzie powiedzieć profesorowi, że nie można już dłużej szukać lotniska i — odkładał tę chwilę z minuty na minutę.

Jakże miał nie współczuć temu człowiekowi, który całe życie poświęcił dla osiągnięcia wielkiego (niedorzecznego — myślał teraz szczerze choć skrycie) celu? I oto cel wymykał się ostatecznie, a w życiu profesora zostawała pustka, wypełniona jedynie bólem zawodu.

Sława? — Risöer był już sławny.

Majątek? — Rzucił go jako stawkę na śnieżną pustynię i przegrał.

Cóż mu pozostawało?

Tak myślał Martens i zdumiał się niemało, spojrzawszy nagle w twarz uczonego. Profesor nie patrzył już na ziemię. Wzrok jego, zgubiony w przestrzeni, zdawał się posiadać zdolność telewizji. Sięgał gdzieś nieskończenie dalej, niżby Martens mógł nawet dolecieć. I posiadał zwycięski, dumny spokój tryumfatora, którego nic już pokonać ani zgnębić nie może. Usta trochę zaciśnięte i mocne uśmiechały się z lekkim grymasem lekceważenia, czoło zaś, uparte choć wysokie i jasne, przecięła pionowa zmarszczka stanowczej woli.

Profesor nie ugiął się. Nie rozpaczał. Nie stracił nadziei?

— Niech pan wraca. Wprost nad wulkanem, który minęliśmy — powiedział wolno. — Niech pan przeleci wprost nad wulkanem — dodał. — To jest Biegun.

Od tej chwili stał się rozmowny i wesół. Zaczął się interesować pracą silnika i pozostałym zapasem benzyny.

— Czy tylko z pewnością wystarczy paliwa do wybrzeża Małej Ameryki?

Martens powiedział, że tak.

— Trafiłby pan stąd zpowrotem?

Pilot uśmiechnął się. — Ja zawsze umiem wrócić do miejsca startu. Mam całą drogę w głowie: najpierw Biegun; o, już widać dym. Dalej wyżyna Haakona, spływająca stromo ku wschodowi, a łagodnie ku północy i na zachód. Potem — na prawo czynny wulkan Erebus: charakterystyczny stożek z czarną plamą wierzchołka i zdaleka widocznemi potokami lawy, które głęboko wrzynają się w lód, tworząc promieniste pasy dokoła góry. Potem wysoki łańcuch gór Byrda, wprost z południa na północ i wreszcie — lodowiec Bordmoore niemal aż do wybrzeża.

Risöer potakiwał. Wtrącił jeszcze kilka szczegółów. Był miły i naturalny. O tem, że wyprawa nie udała się, nie powiedział ani słowa.

Martens chciał się jednak usprawiedliwić, że nie próbował nigdzie lądować (żaden lotnik nie brałby mu tego za złe, ale Risöer — mimo swej uprzejmości — mógł posądzać go o brak odwagi).

— Żałuję, panie profesorze... — zaczął.

— Że nie lądowaliśmy? Nonsens! Sam nie zgodziłbym się na to. Zrobił pan wszystko możliwe. Bardzo, bardzo panu dziękuję — uścisnął ze szczerem wylaniem jego dłoń.

— Pan ma nadzieję jednak dotrzeć kiedyś na szczyt tego wulkanu?

— O, tak. Z całą pewnością.

Pilot spojrzał nań ciekawie niedowierzając.

Profesor uśmiechnął się.

— Widzi pan — zaczął zwolna — ja muszę być na Biegunie. Muszę tam być przed wszystkimi innymi. Całe życie pracowałem nad tem. I jestem zupełnie pewien, że nasza flaga będzie tam pierwsza. Jedyna. Tam... będzie się to nazywało: Wulkan Risöera, ponieważ ja zdobędę Biegun dla Norwegji.

Wielka stalowo-sina masa chmur zakryła słońce. Zrobiło się ciemno, a jednocześnie wichura, gnająca przed stłoczoną gęstwą śnieżycy, runęła z całym rozmachem na samolot. Martens sparował uderzenie i, wlepiwszy wzork przed siebie, obie dłonie położył na sterze.

Zatarmosiło nimi, rzuciło wdół i wgórę, zakołysało. Czuli drgania końców skrzydeł w ciasnych przerwach między jednym rzutem a drugim. Tarany zimnego prądu waliły okrągłemi łbami z boku w maszynę, podnosiły ją na tęgich sękatych barach, przerzucały z grzbietu na grzbiet, upuszczały nagle, aby wyrżnąć z całej mocy kułakiem pod skrzydło, lub kopnąć w ogon, aż zataczała się z niemocy, uciekając corychlej, jednak bez nadziei uniknięcia następnego ciosu. Z tyłu, aż ku białej ziemi szedł tuman śniegu i zbliżał się wolno, nieubłaganie.

— Huragan — powiedział pilot. — Ale nie dogoni nas: zbliży się jeszcze, a potem będzie nas gnać przed sobą.

— Idzie z boku — zauważył profesor. — Za pół godziny odleci na zachód.

Rzeczywiście burza przesuwała się za nimi w lewo. Spychała ich z drogi, ale Martens położył maszynę na prawą burtę i metr po metrze odzyskiwał kierunek, pracując nieustannie sterami, aby jako tako zachować równowagę.

Teraz przeciwności i niebezpieczeństwa nie zrażały go: wracał. Już myślał nawet o nowej wyprawie z profesorem. Skoro można było tam dotrzeć i powrócić, można będzie zlnaleźć sposób, aby jakoś wylądować.

— Może na sterowcu? — pomyślał.

Zbliżali się do wulkanu. Czarny wąż dymu wyszarpywanego wiatrem z krateru, przywarł płasko nad bielą śniegów. Wił się w konwulsjach i mękach, dręczony przez huragan, zostawiając ciemny ślad popiołu pod spodem.

Szli wprost nad paszczę Bieguna, żarłocznie otwartą, jakby w oczeki-

waniu na łup. Risöer stał tuż za fotelem Martensa, oparty o poręcz i patrzył przez przednią osłonę.

Byli już całkiem blisko, o 400 metrów nad poziomem wierzchołka wzgórza. Nagle profesor ujął klamkę bocznych drzwiczek kabiny. Przekręcił .

— Co pan robi? — Martens spojrzał nań przerażony.

Risöer miał na sobie spadochron, w lewej dłoni trzymał flagę w szarym pokrowcu.

— Niech pan zamknie drzwi! Niech pan nie otwiera!

Zamek odskoczył i w wąskiej szparze framugi zawył pęd. Profesor całym ciężarem oparł się na ramie.

— Idę zatknąć flagę! — zawołał. Pchnął silniej jeszcze i wysunął się nazewnątrz. Zmiotło go, jak piórko. Drzwi trzasnęły i przekręciła się klamka. Martens został sam.

Pod nim, w dole zakwitł na tle burzy biały tulipan spadochronu i zwiądł po chwili na zboczu dymiącego wulkanu.

ROALD AMUNDSEN

(w rocznicę śmierci).

Minęły dwa lata od chwili, kiedy Amundsen wystartował do lotu, z którego miał nie powrócić. Gdzieś, na niezmierzonych przestrzeniach Oceanu Lodowatego nastąpił ostatni akt epopei bohaterskiej, jaką było życie Wielkiego Norwega.

Gdy w czerwcu 1928 roku cały świat został zaalarmowany wieściami o katastrofie wyprawy generała Nobile, w akcji ratowniczej nie mogło zbraknąć zahartowanego w dziesiątkach wypraw, znającego jak nikt w świecie tajemnice lodowych pustyni Amundsena. Należało ratować tych, którzy, zlekceważywszy przestrogi starego wilka Północy, ugrzęźli w lodach i wysyłając w przestrzeń złowieszcze sygnały S. O. S., wzywali ratunku.

Dnia 18 czerwca na samolocie „Lathman" pilotowanym przez Franciszka Guillbode wystartował Amundsen do swojego ostatniego lotu.

Od tej chwili nie widziały go więcej oczy ludzkie. Tylko znaleziony później strzęp samolotu jest dowodem, że wielki zdobywca świata spełnił swój obowiązek do końca.

Na samym szczycie globu ziemskiego obrał sobie swój grób człowiek, którego oczy widziały oba bieguny świata.

T. K.

FELJETON



LEGENDA O KAPITANIE BABIŃSKIM

Mówi się wiele o sporcie lotniczym, o lotnictwie cywilnem. I ile razy się o tem mówi, lub nawet tylko myśli, staje przed oczami mimowoli sylwetka umundurowanego człowieka, pozbawionego coprawda „marsowych" wspaniałości w zachowaniu i wyglądzie, niemniej jednak wojskowego.

Kapitan Zbigniew Babiński jest niewątpliwie głównym przedstawicielem sportu lotniczego w Polsce, twórcą „szkoły" o zupełnie swoistym systemie uprawiania tego sportu, oraz niewyczerpanem źródłem doświadczeń.

Kapitan Babiński lata ciągle i na wszystkiem, ale nie pościgowe, ani bombardowe maszyny zdobyły jego serce. Im lichsza, mizerniejsza, słabsza maszynka, tem bardziej kapitan Babiński wącha ją ze wszystkich stron. A już, jeżeli ktoś powie, że nie chce się oderwać od ziemi, zainteresowanie kapitana Babińskiego rośnie do zenitu.

Z kontygentu niewielu słów, które Kapitan przydziela ludzkości, udało się nam wywnioskować, że największe i najmilsze przeżycia związane ma z lotami na słynnym „Kogutku" Zalewskiego, którego pułap, o ile się nie mylę, wynosi 80 metrów. Na tym „Kogutku" Kapitan wylatał około dwudziestu godzin lądując tak często, jak tramwaj warszawski: na każdym rogu. „Nawalający" silnik, brak obrotów lub inny „drobny" defekt to nie są przeszkody istotne. „Można lecieć, tylko trzeba mieć na uwadze stan silnika i lecieć odpowiednio i uważnie". Brak podwozia lub którego z płatów nośnych utrudniają zlekka, zdaniem Kapitana, start i lądowanie.

Wszystkie maszyny są w opinji kapitana Babińskiego świetne. Specjalnym sentymentem darzy Kapitan maszynę własną — JD2, staruszkę - weterankę z czasów przedhistorycznych lotnictwa polskiego, z silnikiem Anzani, remontowanym o wiele razy zadużo. Złośliwi mówią, że zużyte tłoki zastąpił Kapitan puszkami od konserw.

Na tej maszynie Kapitan wytarł wszystkie kąty, lądując wszędzie, w promieniu o długości od Warszawy do bieguna. Kapitan siada, gdzie można i nie można; najchętniej blisko przystojniejszych dworów. Usiadłszy, wyjmuje z pod siedzenia zmordowaną mapę i stawia na niej jedną jedyną kropkę w miejscu lądowania. W tym jedynym momencie twarz mu się rozjaśnia. Rozsądny człowiek, niemający nic wspólnego z lotnictwem, nie wierzy, że dla postawienia tej jednej kropki ktoś się trudził, narażając maszynę i kości.

Ale dla nas, uprawiających sport lotniczy, mapa kapitana Babińskiego, upstrzona kropkami tak, jakby na niej bytowały całe pokolenia much i pająków, urasta do rozmiarów symbolu. Staje się sztandarem, pod którym dobrowolnie stajemy, uznając w kapitanie Babińskim niemianowanego przywódcę.

Jest ta mapa dokumentem niezmiernego uporu i wytrzymałości ludzkiej; dowodem pokonania wielu trudności, nietylko natury lotniczej. Kapitan Babiński kreował sport lotniczy u nas wtedy, kiedy nikt nie był zdecydowany co wolno, a czego nie wolno. Rewolucjonista w mundurze nieraz „wcieranie" dostał za dawanie „folgi" swojej manji. Wciela on zasadę, o którą walczymy: prawo lądowania na przygodnych terenach na aparatach lekkich. Z doświadczeń Kapitana korzysta i korzystać będzie nadal lotnictwo sportowe polskie.

Młody aspirancie lotnictwa, jeżeli chcesz poznać na lotnisku między innymi kapitanami kapitana Babińskiego, wypatruj człowieka, który idzie krokiem ptaków brodzących, wpatrzonego w ziemię, zwyczajem tychże ptaków wypatrujących żaby, prawą dłonią pociera dosyć często „rant" nosa, mówi czasem do siebie, nigdy do ludzi. To będzie on.

Na skutek defektu słynnego, wspomnianego wyżej motoru, kapitan Babiński rozbił swoją maszynę. Czy istotnie nie można zdobyć silnika dla tej miary sportowca?

Kapitan montuje maszynę przy pomocy pędzelka i syndetikonu...

T. P.

ROBERT KRONFELD

MÓJ LOT Z BURZĄ

Trzeci dzień konkursów lotów szybowcowych w Röhnie nie zaznaczył się niczem szczególnem.

My, biorący udział w zawodach, lataliśmy wszyscy i każdy z nas starał się w miarę swych sił i zdolności zdobyć nagrodę za osiągnięcie największej wysokości. Wznosiliśmy się na skrzydłach wiatru południowo - zachodniego i lądowaliśmy po chwili, zgniatani deszczem i odrzucani falą niepomyślnego prądu. Zniechęciłem się prędko i dałem temu pokój: warunki atmosferyczne były pod psem. Tak samo zniechęcili się wkońcu inni.

Dopiero koło trzeciej powstał nagle wielki alarm: Pilot Hirsch „wisi" nad nami na wysokości 1000 metrów przed wspaniałą burzą.

— Za późno już dla mnie — pomyślałem, zły, że przegapiłem ten pyszny moment. Teraz niema najmniejszego sensu startować. Nie warto nawet śpieszyć się na szybowisko.

I myśląc w ten sposób, galopem puściłem się na Wasserkuppe.

Nadchodziła ulewa, więc mój galop był zupełnie usprawiedliwiony: mogłem jeszcze zdążyć i rozpocząć lot o nagrodę za największą przebytą odległość.

Wkrótce znalazłem się na starcie, gotów do wyjścia w powietrze. Czekałem na pierwszy podmuch wiatru. Deszcz zbliżał się, pierwsze jego krople pacnęły na skrzydła mego szybowca, a strzałka anemometru ani drgnęła. Niecierpliwiłem się. Czekałem i zdawało mi się, że to trwa Bóg wie jak długo.

Nareszcie: — 2,6 — 2,8 metra na sekundę...

Ruszyło...

Dałem sygnał do startu i zostałem wyrzucony w powietrze w chwili, gdy gwałtownie rosnący powiew przekraczał już 10 m/sek.

Podniosło mnie w górę, jak piórko.

Najpierw myślałem naturalnie o kierunku: Ehrenberg.

Wysokościomierz wskazywał ciągle wznoszenie się i nad Ehrenbergiem miałem już pod sobą niemal tyle co Hirsch.

Odwróciłem głowę. Za mną szło czoło burzy. Nade mną skakały błyskawice.

Zwolniłem ster: nawałnica pędziła w szalonem tempie — czy będę mógł ją stale wyprzedzać? Oto sprawa, od której wszystko zależy.

Główne masy chmur, idących niżej, nie mogły przedrzeć się przez masyw górski Röhnu, w dolinie zaś, między Wasserkuppe i Milserburg, gnały z ogromną szybkością naprzód. Groziło mi to ewentualnością znalezienia się w samem jądrze kłębowiska burzy.

Jednak mój szybowiec, wypychany wstępującemi prądami wichru, wznosił się ciągle. Pomyślałem, że gdyby mi się udało wznieść nad burzę, mógłbym iść dalej nawet niż ona sama...

Tymczasem walczyć musiałem nieustannie o utrzymanie równowagi szybowca. Linja jego lotu była co chwilę zwichnięta to w lewo, to w prawo gwałtownemi przejściami wirów, podmuchów i załamań prądu. Na dobitkę przestał działać mój szybkościomierz, a deszcz tak zalał mi okulary, że musiałem je zdjąć. Zaczynałem też dzwonić zębami z zimna, nieprzygotowany do lotu na tak dużej wysokości i w takich warunkach.

Altimetr wskazywał 2000 metrów. Wtedy przyszedłem do wniosku, że najkorzystniej dla mnie będzie nie lecieć wzdłuż zboczy górskich (co teoretycznie dałoby mi przy spokojnem powietrzu najlepsze możliwości wykorzystania prądów powietrza), lecz pozostać na czele burzy i powierzyć się jej pędowi.

Kiedy przelatywałem nad Geisa, zobaczyłem całe kłębowisko nawalnicy, ciągnącej się szerokim frontem z zachodu na wschód i pędzącej na północ z nadzwyczajną szybkością. Nade mną szły niewielkie szaro-białe obłoczki, wskazujące na istnienie wznoszących się prądów. Z tyłu parła gruba warstwa białych cumulusów...

Wznosiłem się ciągle.

Na północy ziemię oświetlały czerwone promienie zachodzącego słońca. Za mną leżało szaro-granatowe niebo i niski horyzont pod strugami deszczu.

Po upływie godziny byłem nad Berke. Wyprzedziłem znacznie burzę, która stanowiła mój silnik i teraz musiałem poczekać na jej nadejście. Jednak wicher, chmury i ulewa nie nadchodziły. Oglądałem się na wszystkie strony. Ogarnął mię niepokój. Gdzież mogła zginąć?

Zawróciłem na północo-zachód i przeleciałem nad dużą, kulistą chmurą, ale po dłuższej obserwacji skonstatowałem, że jest nieruchoma. Wykonałem więc pół obrotu i, ku swej rozpaczy, zauważyłem wreszcie, że „moja" burza rozdzieliła się. Jedna jej część konała już na zachodzie w kierunku mego dotychczasowego lotu, druga uciekła mi na wschód i była tak daleko, że zaledwie mogłem ją dojrzeć.

Niezdecydowany, co dalej począć, wróciłem nad Berke. Stamtąd wschodnia burza wydała mi się jednak możliwą do dopędzenia. Nad Berkę była natomiast piękna pogoda.

Pchnąłem lekko ster i z wiatrem schodzącym pośpieszyłem na wschód. Po jakimś czasie grube, czarne chmurzyska były tuż przedemną. Wszedłem w nie i zacząłem na ślepo ciężko pracować dla utrzymania równowagi. Chciałem jaknajprędzej wyjść na czoło burzy, ale w gęstniejącym mroku, pośród kłębowiska chmur straciłem zupełnie orjentację. Mój kompas oszalał: jego strzałka wirowała raz w lewo, to znów w prawo, zależnie od wyładowań elektrycznych otaczającej mnie burzy. Leciałem więc dalej na chybił — trafił.

W pewnej chwili zauważyłem, że szybkość moja zwiększyła się znacznie. Wskaźnik przeszedł na 60, potem na 70 km. Pociągnąłem ster. Jeszcze. I jeszcze. Nie pomogło: leciałem coraz prędzej. Burza ryczała wkoło mnie, wichura potężnemi uderzeniami waliła się ze wszech stron na mój aparat, który trzeszczał we wszystkich wiązaniach, tańczył podemną, rzucał się, skakał...

Mimo, że ściągnąłem ster ile się tylko dało, szybkość moja wciąż rosła. Byłem naprawdę szczęśliwy, że mam ze sobą spadochron.

Nagle chmury skończyły się i zostały nademną. Jednocześnie wskazówka szybkościomierza spadła do zera. Byłem nad Eisenach...

Zobaczyłem jeszcze dalekie zarysy Thüringer Wald, przeleciałem nad Gotha, Erfurtem i Weimarem. Było już ciemno. Zapadała noc, zmniejszając pole widzenia do minimum.

Kilkakrotnie już chciałem lądować. Leciałem jednak dalej. Wreszcie zobaczyłem jakąś nieznaną mi rozległą równinę i tu nieodwołalnie postanowiłem opuścić się na ziemię. Wiedziałem, że za mną idzie burza, więc oglądałem się za schronieniem dla szybowca i dla siebie. Zobaczyłem małe miasteczko z fabryczką; obok gładkie pola.

Wylądowałem. Był to Hermsdorf: 148 kilometrów od Wasserkuppe.

(„Luftschau")

„SZKOŁA ORLĄT"

NOWA POWIEŚĆ JANUSZA MEISSNERA*)

W typie „4.300 kb.": całkowicie lotnicza, sportowa, przepojona umiłowaniem powietrza i zwycięstwem.

Por. Grey, znakomity as powietrzny, wystąpiwszy z wojska tworzy w swoim majątku „szkołę orląt". Przyjmuje doń 13 młodych chłopców, osobiście dobierając kandydatów i kieruje ich na najdzielniejszych pilotów i ludzi. Autor przeprowadza nas przez szkolenie, dając barwne obrazki z życia uczniów-pilotów, odbywa ze swymi młodymi bohaterami raid po Polsce, uczy ich akrobacyj, a wreszcie walczy zwycięsko na froncie.

Fabuła nieskomplikowana, ileż jednak treści znajdzie w niej każdy czytelnik Skrzydlatej! Najbardziej, oczywiście, zainteresuje adeptów sztuki latania, przypominając im niejedną kartę z własnych przeżyć.

Piękna jest też forma. Meissner okazał się prawdziwym mistrzem słowa, dając w „Szkole Orląt"" świetne opisy przyrody i ewolucyj powietrznych. Zwłaszcza znakomite są opisy akrobacyj. Tak pisać może tylko prawdziwy pilot-artysta.

Ubożutką naszą literaturę lotniczą powiększa śliczna książka, napisana z talentem, przez człowieka, który lotnictwo nietylko dobrze zna, lecz i kocha. Książka ciekawa, pogodna i budująca. Poprostu katechizm młodych lotników.

J. O.

*) J. Meissner — Szkoła Orląt, powieść Wyd. „Roju". 1930.

TECHNIKA

WYMAGANIA I ZAŁOŻENIA KONSTRUKCYJNE PRZY PROJEKTOWANIU SZYBOWCÓW

Ogół artykułów dotyczących szybownictwa w Polsce traktuje to zagadnienie przedewszystkiem z natury polemicznej, organizacyjnej lub sprawozdawczej. Przeważają artykuły treści polemicznej. Również ważną rzeczą jest poruszenie zagadnień natury technicznej i omówienie wypływających z nich wniosków.

Zanim przystąpie do właściwej części tego artykułu, t. j. do omawiania wymagań technicznych, jakim ma odpowiadać konstrukcja, poruszę pokrótce sprawę typów szybowców, które ustaliły się w Niemczech, jako wynik długoletnich doświadczeń. Zasadniczo budują tam trzy typy: typ szkolny, typ szkolny przejściowy i typ rekordowy. Ten sam podział wprowadził u siebie Związek Awjatyczny, budując tylko narazie dwa typy pierwsze, jako najpotrzebniejsze. Dopiero w najbliższych wyprawach wystąpi Związek ze swojemi nowemi szybowcami typu trzeciego, jak CW4 i AN1. Zasadnicze cechy poszczególnych typów ustalić można łatwo, zależnie od zadania, jakie mają spełniać.

I. Typ szkolny.

Wymagane własności aerodynamiczne: Mała szybkość, małe obciążenie jednostkowe i mały spółczynnik planowania (finesse). Profil skrzydła o niezbyt dużem Camax. Dobra stateczność i łatwość prowadzenia. Zdolności do żaglowania może ten typ wogóle nie posiadać. Trzeba się liczyć z możliwościami i psychiką młodego ucznia. Tak prędkość, jak i długa przeleciana przestrzeń stawiają uczniowi zbyt wielkie trudności. Szczególnie spółczynnik planowania musi być mały. Według długoletnich doświadczeń niemieckich, długotrwałe loty początkowe nie są wskazane ze względów pedagogicznych.

Wymagane własności konstrukcyjne: Konstrukcja bardzo mocna. Starannie przestudjowane naprężenia podczas lądowania, z określonem zgóry miejscem uszkodzenia przy zbyt gwałtownem uderzeniu, w celu ochrony przed zniszczeniem lub uszkodzeniem części nośnych. Trzeba przewidzieć łatwą wymienność danej części. Ze względu na wymagane małe obciążenie, buduje się szybowiec szkolny zwykle jako jednopłat usztywniony drutami. Ze względu zaś na mały spółczynnik planowania, kadłub jest zwykle kratą drewnianą, usztywnioną względem płatów drutami. Wszystkie okucia i części łączące muszą być łatwo dostępne dla przeglądu. Amortyzacja płozy jest bardzo pożądaną, szczególnie w naszych warunkach. Niemiecki standartowy typ szkolny „Zögling“ nie ma jej, ale amortyzatorem jest w nim podłoże, gdyż w Niemczech lata się przeważnie nad torfowiskami (Wasserkuppe) lub piaskami (wydmy w Rositten).

II. Typ przejściowy.

Wymagane własności aerodynamiczne: Szybkość średnia. Obciążenie powierzchniowe do 11 kg/m^2. Niezbyt duże finesse. Profil o możliwie dużem Camax. Szybowiec przejściowy powinien bardzo łatwo żeglować, przy stosunkowo niewielkiej prędkości lotu, jaką mieć musi ze względu na swe szkolne przeznaczenie. Profil o małem Camax powodowałby częste przepadanie maszyny właśnie w tych miejscach, w których dostaje silne podmuchy ku górze. Łatwo to sobie wytłumaczyć, zorjentowawszy się w prędkościach względnych szybowca i idącego podmuchu od dołu. Skrzydło znajduje się w danym momencie pod dużym kątem natarcia; oderwaniu się strug może zapobiec jedynie bardzo długo ciągnąca się chrakterystyka profilu, a co zatem idzie i duże Camax. Opisane zjawisko oderwania się strugi ma miejsce tylko w chwili zmiany kierunku prędkości powietrza. Jeżeli szybowiec posuwa się w masie powietrza, poruszającej się do góry ze stałą szybkością, zjawisko to, oczywiście, zachodzić nie może.

Wymagana stateczność i sterowność zupełnie normalna.

Właściwości konstrukcyjne: Konstrukcja równie mocna, jak przy typie szkolnym; należy liczyć się z możliwością lotu nurkowego, co musi być uwzględnione w rachunku. Skrzydło o grubym profilu, usztywnione drutami, zastrzałami lub wolnonośne, o niezbyt dużem wydłużeniu. Odpowiada to warunkowi niezbyt dużego finesse. Kadłub kratowy, lub kryty płótnem albo dychtą. Siedzenie pilota kryte i oprofilowane bezwzględnie; daje to duże oszczędności na oporze.

III. Typ rekordowy.

Własności aerodynamiczne: Typ rekordowy przeznaczony jest wyłącznie do lotów żaglowych w pojęciu najogólniejszem. Lot w wietrze wznoszącym, w pobliżu stoku góry, jest tylko środkiem koniecznym do dostania się w warstwy wyższe, w których może już zachodzić możliwość dostania się w prądy wznoszące termiczne lub burzowe. Szybowiec tego typu musi mieć małe prędkości opadania i możliwie największą szybkość poziomą. Da się to uskutecznić tylko w jeden sposób. Skrzydło musi mieć jaknajwiększe wydłużenie, najlepiej optymalne dla danego profilu. Dużą szybkość osiągnąć można przez bardzo staranne profilowanie i zmniejszenie do minimum przekrojów szkodliwych. Można ją też uzyskać przez zwiększenie obciążenia jednostkowego, co jednak stoi w rozbieżności z warunkiem pierwszym: małą prędkością opadania. Jak zwykle, usuwa się tę sprzeczność kompromisowo, dając obciążenia niewiększe, jak 14 kg/m. Duże prędkości potrzebne są do szybkiego przenoszenia się z jednego źródła energji do drugiego. Na szybowcach rekordowych lata się i przy bardzo silnych wiatrach (do 20 m/sek.). Duża szybkość szybowca daje pilotowi bardzo silny atut zakończenia lotu pomyślnie. Przy wietrze większym niż prędkość własna szybowca, lądowanie nie może obyć się bez wypadku, kończącego się, w najlepszym razie, rozbiciem aparatu. Z powodów powyższych zastosowany profil nie musi posiadać dużego Camax. Profile o Camax = 120 najzupełniej wystarczają. Starać się zatem należy

o profil o najmniejszym stosunku Cw/Ca dla normalnego zakresu latania. Duża prędkość szybowca zapobiega przepadaniu przy zmianie prędkości wiatru w płaszczyźnie pionowej (małe prędkości wiatru w stosunku do prędkości szbowca).

Wymagane własności konstrukcyjne: Płat wolnonośny o bardzo dużych wydłużeniach. W przypadku bardzo wielkich rozpiętości stosuje się czasem zastrzały. W obliczeniu wytrzymałościowem płata należy uwzględnić lot nurkowy (częste wypadki latania w chmurze i związane z tem niebezpieczeństwo wpadnięcia w korkociąg, o ile szybowiec nie jest wyposażony w odpowiednie przyrządy pokładowe). Starać się trzeba o możliwie mały moment bezwładności skrzydła około osi pionowej. Uzyskać to można przez wykonanie zewnętrznych części skrzydła w kształcie trapezu lub półelipsy i celową konstrukcję. Zapewni to możliwą zwrotność maszyny w kierunkach poprzecznych i bocznych, trudną do uzyskania przy bardzo dużych wydłużeniach. Lotki sterowane różnicowo (małe wygięcie ku dołowi, duże ku górze) ułatwiają znacznie wykonywanie wirażów. Kadłub zwykle konstrukcji dychtowej, o możliwie małym przekroju. Z tego powodu stosuje się prawie wyłącznie uruchomienie steru bocznego pedałami. Dla zmniejszenia szerokości kadłuba używano nawet sterowania wolantowego (Kegel). Dla zmniejszenia oporu szkodliwego, kadłub jest ustawiony dokładnie w linji lotu. Lądowanie odbywa się więc nie przy kącie Camax, lecz przy kątach mniejszych. Wadą tą nie należy się przejmować, ponieważ zastosowanie płozy pozwala na b. krótki wybieg. Próbują temu w części zaradzić kształtując koniec kadłuba w ostrze poziome. Stosując jednak jedną płozę, łatwo jest przy pochyleniu aparatu na skrzydło uszkodzić statecznik, co pociąga za sobą konieczność podniesienia go wyżej. Łatwo też uszkodzić stery przy lądowaniu na nierównym terenie, (częste wypadki uszkodzenia sterów w dawniejszych typach niemieckich i przeważnej części sowieckich na konkursie w Rhön 1925 r.). Stery należy dymensjonować możliwie szczupło również ze względu na opory. Wykonywanie sterów wysokościowych bez statecznika ma jedynie na celu zmniejszenie ciężaru konstrukcji. Często słyszy się zdanie, jakoby stery bez stateczników dawały szybsze odruchy aparatu. Jest to zupełnie nieuzasadnione, tem bardziej, że zwykle dwa stopnie wychylenia steru w dół i dwa stopnie w górę pokrywają cały zakres kątów, na których się lata. Odchylenie sterów względem statecznika o dwa stopnie nie powoduje znaczniejszego przyrostu oporu w porównaniu do sterów bez statecznika. Ster kierunkowy powinien być dość wielki, rozszerzający się przy kadłubie dla zwiększenia skuteczności. Dane obliczeniowe podaje załączona tabela. Mamy tam wielokrotności obciążeń i spółczynniki pewności dla wszystkich trzech typów według norm niemieckich.

Typ szybowca	NAPRĘŻENIA W LOCIE							Naprężenia w czasie lądowania	
	Płat lot normalny		Płat lot nurówy		Usterzenie i kadłub Maksimum=150kg/m²		Sterowanie maks. 50 kg na rączce knypla	Płat i kadłub z okuciami	
	Wielokrotn. obciążenia	Pewność	Wielokrotn. obciążenia	Pewność	Wielokrotn. obciążenia	Pewność	Pewność	Wielokrotn. obciążenia	Pewność
I	3	2	1	1	1	1	3	4	2
II	3	2	1	1,5	2	1	3	4	2
III	3	2	1	1	1	1	2	3	2

Podane w tabeli współczynniki bezpieczeństwa rozumieją się jako stosunek σ dopuszczalnego do σ obliczeniowego. Tok postępowania w czasie obliczenia jest następujący. Po ustaleniu naprężeń i dobraniu przekrojów wylicza się σ obliczeniowe i, jeżeli stoi ono do σ dopuszczalnego w podanym stosunku, przekrój pozostawia się bez zmiany. Odnosi się to naturalnie tylko do tych przypadków, które nie podlegają prawu superpozycji. W przypadkach prostych, podlegających temu prawu, jak n. p. rozciąganie lub ściskanie poniżej smukłości krytycznej, można wielokrotność obciążenia mnożyć wprost przez spółczynnik pewności i rachować przekrój na σ dopuszczalne.

Na zakończenie poruszyć jeszcze muszę sprawę podwozia we wszystkich typach. Wszystkie szybowce muszą być budowane na płozach; najlepiej — na jednej płozie. Lądowanie odbywa się na terenie jaknajmniej do tego przydatnym. Lądowanie wpoprzek brózd na zoranem polu, lub przez niezbyt szeroki rów jest na jednej płozie najłatwiejsze. Z własnego doświadczenia mogę zapewnić, że 80% lądowań na szybowcach, o ile byłyby one zaopatrzone w koła, skończyłoby się kapotażem. Również ważną jest sprawa wybiegu, który zwykle na płozie nie przekracza kilkunastu metrów.

Najbliższą pracę na polu konstrukcyjnem zacząć trzeba od ustalenia standartowego typu szybowca szkolnego, odpowiedniego dla naszych warunków. Zbudować dobry szybowiec można tylko drogą ewolucji. Szybowców szkolnych trzeba bardzo dużo, są one podstawą racjonalnego rozwoju szybownictwa. Latać można na nich wszędzie, niekoniecznie trzeba wyjeżdżać na specjalne tereny.

Wacław Czerwiński.

W sprawie warunków budowy szybowca, którego opis podajemy w naszem piśmie, należy zwracać się bezpośrednio do Związku Awiatycznego — Lwów, Politechnika.

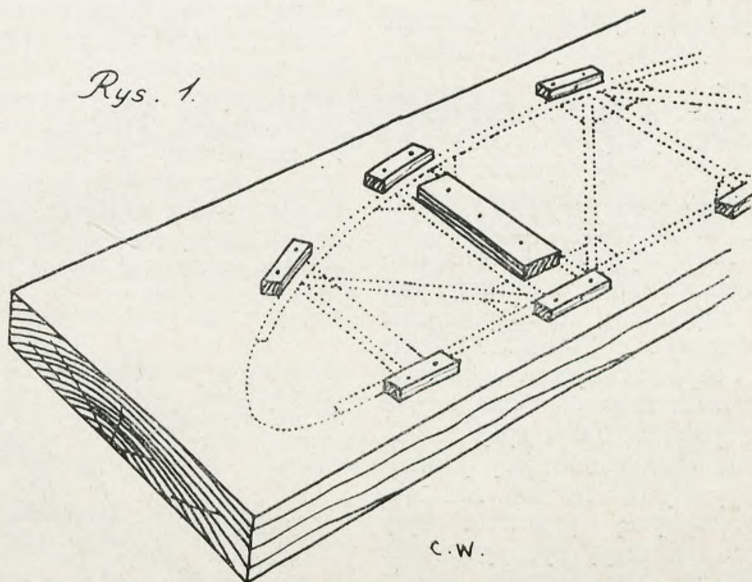
REDAKCJA.

OPIS SZYBOWCA SZKOLNEGO ZWIĄZKU AWIATYCZNEGO*)

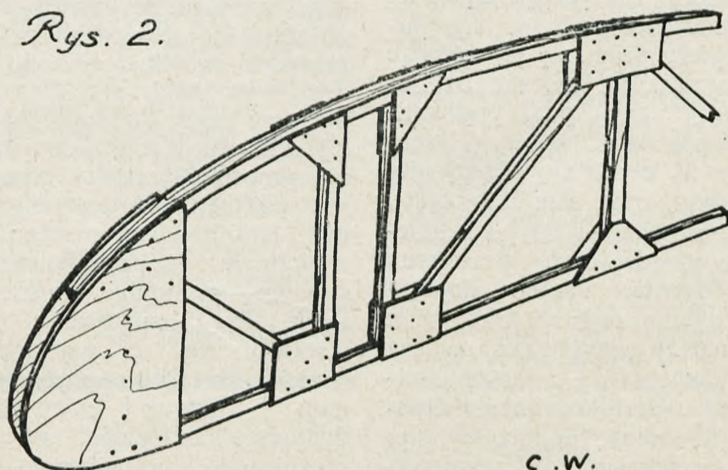
(CIĄG DALSZY) 2)

Żeberka. Wszystkie żeberka robi się z prętów sosnowych, o wymiarach 7 × 7 mm, które należy w odpowiedniej ilości przygotować, na wszystkie żeberka odrazu, celem uproszczenia roboty. Długość prętów nie mniejsza, niż 1,80 m. Obróbka, o ile możności, maszynowa, ze względu na dokładność i taniość w porównaniu z wartością czasu, zużytego na obróbkę ręczną. Ta uwaga dotyczy, oczywiście, tylko tych, którzy wykonują swój szybowiec w miejscowościach nie posiadających mechanicznych warsztatów stolarskich; ale nawet i w tym wypadku warto się zastanowić, czy nie opłaciłoby się raczej przewieźć materjał do obróbki do najbliższego warsztatu mechanicznego. Zwracam uwagę amatorom szybownictwa, że prętów na same żeberka potrzeba tak dużą ilość, że nudna obróbka ręczna może zniechęcić mniej cierpliwego wykonawcę. A pozatem nie daje ona gwarancji dokładności, od której jest uzależniona łatwość, a nieraz możliwość montażu.

Jakość materjału stosować należy wg. wskazówek, podanych w Nr. marcowym Mł. Lotnika, z tym dododatkiem, że w węzłach, gdzie nakleja się dychtę, pręty żeberka nie mogą być zbyt żywiczne, bo klej na żywicy nie daje pewnego połączenia, a niekiedy wcale nie chwyta. Pręty należy zatem tak obracać, aby swoją żywiczną stroną nie przylegały do dychty, lub obciąć część żywiczną i użyć pręt w innem miejscu kraty, gdzie jest właśnie potrzebny krótszy. Te uwagi odnoszą się do całej konstrukcji drewnianej. Mając przygotowane pręty, należy teraz przygotować odpowiedni szablon, co już nie nastręcza żadnych trudności. Na wystruganej gładko desce rysuje się kształt żeberka według wymiarów, podanych na rysunku technicznym, poczem w pewnych odstępach, najlepiej tylko w węzłach, przybija się klocki (rys. 1), np. część pręta, wyznacza dokładnie miejsca prętów pionowych oraz środki otworów na podłużnice. Aby zachować dokładną odległość prętów pionowych, obejmujących podłużnicę, należy w miejscu podłużnic przybić deszczułki grubości prętów, t. zn. wały prętów, o śr. 0,7 mm i dł. 7 — 8 mm. Po umocowaniu węzłów dychtą, można żeberko już zdjąć z



7 mm, a szerokie dokładnie na 30 mm (grubość podłużnicy). Dokładnością na tem miejscu uwarunkowana jest możliwość, taniość i dokładność montażu skrzydła. Po dokładnem dopasowaniu prętów pionowych i ukośnych, należy je założyć, posmarowawszy ich powierzchnie czołowe klejem. Po złożeniu całej kraty żeberka, przybija się w węgłach, na kleju, odpowiednie kawałki dychty 1,5 mm grubości, których odpowiednią ilość należy uprzednio przygotować, celem ułatwienia sobie roboty. Gwoździe muszą być cienkie, aby nie rozłupy- szablonu i te same umocowania dychtowe przybić na odwrotnej stronie (rys. 2). Sklejonego żeberka nie można absolutnie zostawiać przez dłuższy czas na szablonie, ponieważ klej, który wycieka z połączeń, może przykleić żeberko do szablonu tak, że późniejsze zdejmowanie musiałoby pociągnąć za sobą uszkodzenie żeberka. Jeżeliby jednak zachodziła konieczna potrzeba zostawienia żeberka na szablonie, np. przez noc, można to zrobić, ale należy, przed klejeniem prętów, podłożyć pod nie skrawki papieru.

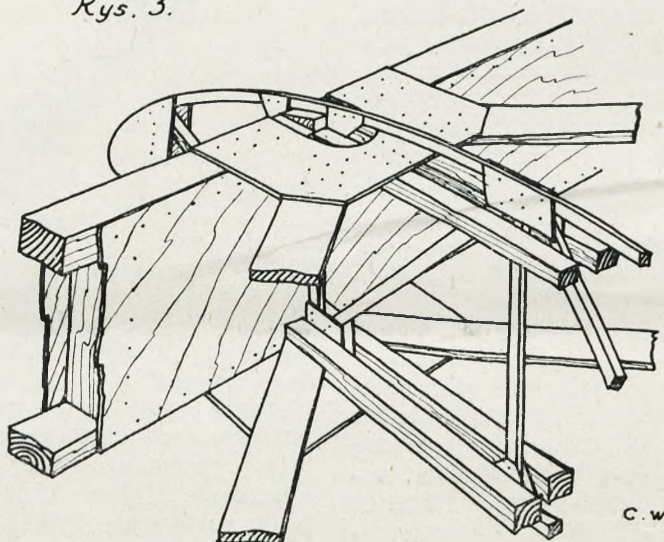


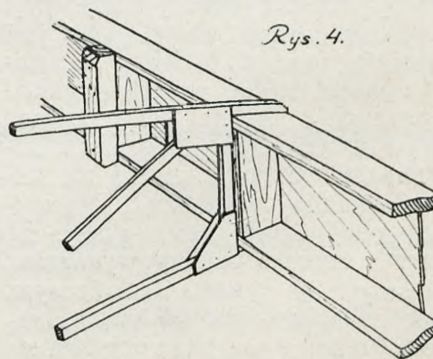
*) Początek zamieszczony został w numerze 3-im „Młodego Lotnika".

Pręt o wymiarach 10 × 5 mm, uwidoczniony na rys. techn., przy końcu krawędzi odpływowej, nakleja się wzdłuż części środkowej skrzydła dopiero po zmontowaniu. Żebra części lotkowej skrzydła robi się na tym samym szablonie, uwzględniając tylko zmianę tylnej części żebra, poczem przecina się według rysunku technicznego.

W podobny sposób na szablonie można wykonac wszystkie żeberka do lotek.

P o d ł u ż n i c e. Podłużnice są to najbardziej odpowiedzialne części szybowca. Przy wyborze materjału bardzo ściśle zwracać należy uwagę na przestrogi, umieszczone w Nr. marcowym Mł. Lotnika, odnośnie do materjału drzewnego. Nie można zapominać, że od podłużnic zależy zdrowie, a nawet i życie pilota i szybowca. Jeżeli wykonawca wyobrazi sobie siebie samego u steru szybowca, nie wątpię, że dołoży wszelkich starań, aby podłużnice wypadły bez zarzutu. Nie znaczy to, by pasy podłużnic były grubsze niż mają być; ponieważ niepotrzebne zwiększanie ciężaru może wpłynąć ujemnie na wyważenie szybowca, a równocześnie zwiększa obciążenie płaszczyzn nosnych, co w następstwie pociąga za sobą zwiększenie szybkosci własnej szybowca i stąd większą trudnosć pilotowania, zwłaszcza dla początkujących. Również wymiar podany, tak pasów jak i dychty, musi być jaknajdokładniejszy, bo w przeciwnym razie, albo żeberka nie wejdą na podłużnicę, albo będą zawolne. Na jednym końcu pasów podłużnic nakleja się sosnowe listwy prostokątne, według linji kreskowanej na rysunku, i przyciska śrubami, lub pod prasą aż do zaschnięcia (około 24 godz.), poczem dopiero ścina się je, nadając ostateczny kształt, ale tak ostrożnie, aby nie zaciąć pasa podłużnicy. Po dopasowaniu lipowego klocka z przodu, owija się cienką taśmą na kleju, obie sklejone części, a po dopasowaniu i sklejeniu klocków, wypełniających przestrzeń między dychtą, można dopiero przybić dychtę zewn. 3 mm grub. Dychtę należy przygotować w następujący sposób: z arkusza odcina się pasy o szerokości nieco większej niż szerokość podłużnicy, np. 165 mm, przyczem słoje zewnętrzne muszą być prostopadłe do osi podłużnicy (nie równoległe, jakby się mogło zdawać). Pasy te ścina się ukośnie na przestrzeni conajmniej 4 cm. i łączy na kleju między dwoma kawałkami drzewa, zbitemi gwoździami, lub lepiej ściśniętemi śrubami, aż do zupełnego zaschnięcia kleju. Tak przygotowaną dychtę można przykleić i przybić gwoździkami do pasów i klocków międzydychtowych podłużnic. Po zaschnięciu kleju i obrobieniu podłużnicy, należy założyć i przymocować okucia końcowe, poczem można przystąpić do montowania całego skrzydła. Żeberka nasuwa się na podłużnice, przyczem, gdyby które z żeberek było cokolwiek zaciasne, należy spiłować lekko pionowe pręty, obejmujące podłużnicę, ale nigdy podłużnicę. Po nasunięciu wszystkich żeberek, należy obie podłużnice ustawić poziomo, dokładnie według libelli, i umocować je pewnie tak, aby przez cały czas montażu zachowały to samo położenie. Po dokładnem ustawieniu żeber na swoich miejscach i na jednej wysokości, przykleja się ich pionowe pręty do podłużnic, przybija kilkoma gwoździkami i wypełnia przestrzeń między górnym pasem podłużnicy a poziomym górnym (profilowym) prętem żeberka trójkątnym, dopasowanym i osadzonym na kleju klockiem lipowym. Po umocowaniu żeberek wstawia się w węzłach (rys. konstr. skrzydła) pręty 10 × 10 mm, o długości odpowiadającej dokładnie odległości między podłużnicami; na wierzch podłużnicy i wspomnianych prętów rozpierających nakleja się dychtę 3 mm, o odpowiednich wymiarach (rys. 3). Po takiem usztywnieniu skrzydła, wkleja się wzdłuż krawędzi odpływowej pręt, ustalający wraz z zastrzałem końcowym giętkie końce żeber, a na pręt nakleja się dychtę 3 mm dla nadania mu sztywności w kierunku poprzecznym. Na przedniej krawędzi przedniej podłużnicy przykleja się listewki w odstępach między żeberkami o wymiarze 8 × 8 mm, następnie przybija się okucia do linek nośnych, przeciwnośnych i usztywniających kadłub ze skrzydłem, potem naciąga się drut na krawędź odpływową, następnie kryje się skrzydło płótnem, a na końcu dopiero nakleja się (na płótno!) dychtę na krawędź natarcia. W części lotkowej skrzydła należy jeszcze, przed pokryciem płótnem, przykleić od środka, w miejscu, gdzie mają być umieszczone okucia (zawiasy) lotki, klocki w sposób uwidoczniony na rys. 4.





(Dok. nast.)

F. Kotowski.

AEROKLUB RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ



BIULETYN KLUBÓW AFILJOWANYCH DO A.R.P.

AEROKLUB AKADEMICKI

W WARSZAWIE
CHMIELNA 27-7 • TEL. 410-01 i 54—75

Loty w maju. W maju wykonano lotów 223 w czasie 53 godz. 39 min.

Szkolenie. W Centrum p. w. lotn. w Łodzi szkolą się następujący nasi członkowie: E. Jędrzejewski, E. Przysiecki, F. Sobota i S. Knappe. Na drugi turnus, który rozpocznie się w dn. 20 lipca b. r. A. A. W. ma prawo wysłać jeszcze 4 osoby. Staramy się o powiększenie tej liczby do 6-ciu.

Pragniemy zorganizować szkolenie w Klubie dla 4 — 7 członków za opłatą. Reflektanci winni się zgłaszać jaknajszybciej.

Połączenie ze Stołecznym Klubem Lotniczym. Podajemy do wiadomości, że Stołeczny Klub Lotniczy połączy się z A. A. W. Dn. 14 lipca wybrany będzie tymczasowy zarząd wspólny, złożony z zarządów obu klubów. Wobec wakacyj i urlopów, wspólne walne zgromadzenie odbędzie się dopiero w październiku r. b.

Zmiany w Zarządzie. Kol. kol. inż. Banaszkiewicz i Orgelbrandówna korzystają z 3-miesięcznego urlopu. Zastępują ich: dyr. Bereza i R. Kalpas.

Na Zawody Młodych Pilotów wyznaczeni zostali z ramienia naszego Klubu, po przeprowadzeniu eliminacji, koledzy: W. Korbel, A. Kocjan, St. Iwanowski. Kol. Kocjan okazał się z pośród zawodników najlepszym.

Celem podniesienia ducha sportowego w Klubie oraz pobudzenia rywalizacji Zarząd zamierza organizować rozgrywki klubowe częściej.

Sekretarjat.

Dn. 28 czerwca 1930 r.

LUBELSKI KLUB LOTNICZY

LUBLIN
POWIATOWA 1
>>> X <<<

Praca sekcji budowy awjonetek. Sekcja budowy awjonetek w ciągu bieżącego miesiąca zakończy swe prace przy budowie awjonetki klubowej LKL2. Do awjonetki tej Zarząd Główny L. O. P. P. przydzielił Klubowi silnik Genet 80 KM, co umożliwi udział we wrześniowym konkursie i raidzie dookoła Polski.

Oblatanie awjonetki nastąpi niezwłocznie po nadejściu silnika. Zarząd L. K. L. przy tej sposobności czuje się w obowiązku podziękować Zarządowi Głównemu L. O. P. P., który przydzielając Klubowi silnik przyszedł mu z wydatną pomocą.

Jednocześnie znajdują się w pełni prace przy budowie drugiej awjonetki klubowej LKL3, którą sekcja obiecuje oddać Klubowi w sierpniu. Do awjonetki tej przewidziany jest silnik Cirrus III 90 KM.

Loty treningowe. Sekcja treningowa w ciągu czerwca nie była w stanie przeprowadzać normalnych treningów ze względu na to, że silnik Rhône z płatowca przydzielonego Klubowi na treningi wskutek zużycia musiał być poddany kapitalnemu remontowi, po ukończeniu którego trening odbywać się będzie normalnie.

Utworzenie nowej sekcji. Grono członków Klubu zwróciło się do Zarządu z prośbą o stworzenie w łonie Klubu nowej sekcji, której celem byłoby popieranie życia towarzyskiego. Sekcja ta między innemi miałaby na celu zorganizowanie chóru, kółka muzycznego i t. p. Zarząd Klubu, po dokładnem zapoznaniu się z zamiarami projektodawców, wyraził swą zgodę. W chwili obecnej sekcja organizuje chór męski oraz kółko tambour-mandolinistów. Kierownikiem sekcji jest pan Jan Gil. Do chóru, który rozpoczął już naukę śpiewu, zapisało się 60 osób.

Z życia Klubu. Członek i instruktor pilotażu Klubu, p. Władysław Szulczewski, został przez Dyrekcję Zakładów Mechanicznych E. Plage i T. Laśkiewicz zaangażowany w charakterze pilota oblatującego prototypy. Pierwszym oblatanym prototypem przez pana Szulczewskiego jest płatowiec szkolny — akrobacyjny Lublin R XIV. Koledze klubowemu życzymy owocnej pracy na nowem stanowisku.

Lublin, dn. 23 czerwca 1930 r.

Kierownik sekcji
propagandowo-prasowej
(—) Zygmunt Radomski.

INNE KLUBY BIULETYNU
DO DNIA 1 LIPCA
NIE NADESŁAŁY

AEROKLUB AKADEMICKI

WE LWOWIE
POLITECHNIKA
X X X X

Sekcja Treningowa. Dnia 19-go czerwca odbyły się „Zawody eliminacyjne" w związku z mającemi się odbyć w Warszawie „Zawodami Młodych Pilotów" dnia 22. VI. 1930. Komisja w składzie: kol. kol. Grzeszczyk, por. Blaicher i Matz wybrała trzech kandydatów w osobach kol. kol.: Nowotny, Olszewska i Wiszniewski. Na skutek niemożności kontynuowania treningu z powodu braku maszyn, nie mogliśmy wziąć udziału w Zawodach w dniu 22. VI. w Warszawie.

Wyprawa szybowcowa urządzona przez A. A. L. wspólnie ze Związkiem Awjatycznym w Bezmichowej na Podkarpaciu trwała od 20. IV. do 10. V. Wykonano razem 106 lotów treningowych i szkolnych w czasie 6 godz. 30 min. 44 sek. Na wyprawie dokończono szkolenie kol. kol. Matza i Nowotnego, którzy uzyskali kategorję „C" (lot żaglowy w czasie dłuższym niż 5 min., ponad startem) i rozpoczęli szkolenie w ubiegłym roku; pozatem przeszkolono 6 pilotów i rozpoczęto szkolenie całkowite 3 kolegów. Najdłuższy lot kol. Matza trwał 1 godz. 26 min. 30 sek. Szczegóły wyprawy szybowcowej są podane w artykule kol. Nowotnego w ostatnim N-rze „Młodego Lotnika". Udział w wyprawie brali tylko członkowie Klubu Lwowskiego, z wyjątkiem jednego przedstawiciela Klubu Krakowskiego, mimo iż zawiadomienia były wysłane do wszystkich Klubów.

Szkoła Szybowcowa. Dnia 15-go VI. uruchomiono Szkołę Szybowcową o charakterze doświadczalnym na lotnisku za samochodem. Szkoli się pięciu kolegów nieszkolonych i nielatających na maszynach silnikowych.

Loty. Wykonano w maju 184 lotów w czasie 17 godz. 42 min. Korzystało z systematycznego treningu 15 pilotów. Z powodu wyprawy szybowcowej, braku materjałów pędnych i płatowców trening w maju był ograniczony, a w czerwcu został przerwany.

Życie towarzyskie. Klub nasz uzyskał jeszcze jedną atrakcję dla swych członków, jaką jest bilard wypożyczony Klubowi do użytku.

Sekretarz
(—) D. Sikorzanka.

Lwów, 24. VI. 1930.

DLACZEGO CUKIER?

Związek Polskich Związków Sportowych ogłosił, że rozpisuje dwa wielkie konkursy, których właściwym celem jest wpłynięcie na wzmożenie konsumcji cukru przez sportowców.

Może się to wydać dziwnem, że nasza najwyższa magistratura sportowa taką sprawą, napozór znajdującą się w dalekim bardzo związku z jej programową pracą, tak energicznie się zajęła.

Mniemanie takie byłoby jednak bardzo nierozważne. Kwestja dyjety sportowca, to przecież zagadnienie wagi pierwszorzędnej. Wiemy wszyscy, jak wpływa odżywienie na wydajność pracy, a pamiętamy, jak to na karb złej kuchni kładziono złe wyniki, uzyskane na Igrzyskach Olimpijskich w Paryżu. Do Amsterdamu Polacy zawieźli już własnego kucharza; tak samo zresztą uczyniły prawie wszystkie narody. Czemu się więc dziwić, że teraz Komitet Olimpijski posunął się jeszcze dalej i chce, by sportowcy racjonalnie się żywili nietylko podczas wyjazdu do Los Angelos, ale i przez cały okres przygotowań? Jakakolwiek dyjeta, jakikolwiek zabieg zdrowotny wtedy tylko mogą odnieść pożądany skutek, gdy będą stosowane nie sporadycznie i nie przypadkowo, lecz systematycznie i świadomie. Atletę, który się przez miesiąc nie trenował, jeden seans zaprawy nietylko nie uratuje, ale przyprawi o cały szereg bólów i skurczów, które na przeciąg kilku dni uczynią zeń kalekę.

Tak samo, kto się nigdy nie masował, będzie bardzo żałował, jeśli nagle przed ważnemi zawodami odda się w ręce masażysty. Bo gdy wstanie, nie będzie zdolny do wykonania jakiegokolwiek bądź ruchu. Tak samo racjonalne odżywianie wtedy tylko powiększy sprawność i pomnoży energję, gdy będzie stosowane konsekwentnie przez okres dłuższy.

O to właśnie Związkowi Związków napewno chodzi, i dlatego już w roku 1930 wszczął on akcję, zmierzającą ku temu, by na rok 1930, rok olimpijski, przygotować liczne zastępy młodych ludzi, kipiących zdrowiem i żądnych wyładowania nagromadzonych sił.

A dlaczego właśnie o cukier Związkowi chodzi — jest chyba jasnem dla każdego, choćby pobieżnie obznajmionego z wynikami naukowych badań nad fizjologją wysiłku mięśniowego. Cukier, to przecież ten węgiel, który pcha naprzód ludzką lokomotywę, to ten opał, który zaspakaja pragnienie spalających się muskułów. Sportowiec jest ciągle w ruchu. A zwiększona działalność kinetyczna wymaga zwiększenia dawki węglowodanów, których idealnym przedstawicielem jest właśnie cukier. Teoretycy twierdzą, że normalną dla czynnego sportowca ilością spożywanego dziennie cukru, jest ¼ kilo.

Do tego nam w praktyce naogół jeszcze bardzo daleko. Jesteśmy jednym z narodów, spożywających cukru najmniej — i nie dziwmy się, jeśli będziemy uważani zagranicą za naród o małej zdolności do wysiłku. Wzmożenie konsumcji cukru, wzmożenie energji życiowej Polaków — jest sprawą ważną nie tylko dla świata sportowego, żądnego wawrzynów olimpijskich, lecz dla całego kraju.

Zapewne — to „detal", zapewne, to „drobnostka", ale z drobnostek składają się rzeczy wielkie i od detali zależą czasem wydarzenia historyczne. Nie trzeba więc z ironicznem zdziwieniem patrzeć na inicjatywę Związku Polskich Związków Sportowych. Ten szczególik, jakim się najwyższa instytucja sportowa obecnie zajęła, to szczególik ogromnie donośny. Bo gdybyśmy doszli do tych ¼ kilo — to rezultaty dałyby się wyraźnie odczuć nietylko w Los Angelos, ale na każdym terenie życia społecznego Polski.

Spis Wydawnictw z dziedziny lotnictwa i obrony przeciwgazowej

*1.	Płk. Abżółtowski — Lotnictwo w wojnie współczesnej	1 Zł. 00
*2.	Kpt. J. Andrzejewski — Maska przeciwgazowa używana w Polsce	„ 40
*3.	Inż. Z. Arnd — Pieniędzy dla twórczości lotniczej	— „ 40
4.	**Wł. Baliński — Propaganda (Jej metody i znaczenie)**	6 „ 00
*5.	„ „ — Dlaczego musimy mieć silne lotnictwo— wyd. V	— „ 10
6.	Kpt. Z. Bartel — Obrona przeciwchemiczna miast	3 „ 00
*7.	Kpt. dr. Dekański — Pierwsza pomoc przy zatruciu gazami i dymami bojowemi	4 „ 50
*8.	T. Garczyński — O władzę nad błękitami	1 „ 00
*9.	Kpt. A. Gosiewski — Fotografja i aerofotografja	16 „ 00
10.	S. Hłasek-Hłasko — Wskazówki meteorologiczne	4 „ 00
11.	Ppłk. W. Jasiński — Taktyczne użycie broni chemicznej	1 „ 00
12.	Kpt. T. Kalusiński — Krótki zarys chemji gazów i dymów bojowych	2 „ 00
13.	Płk. Karnicki — Uszkodzenia oczu przez gazy bojowe	1 „ 80
*14.	Por. Kiciński — Co każdy obywatel o obronie przeciwgazowej wiedzieć powinien, wyd. III	— „ 50
*15.	Kpt. Korec — Chemiczne środki bojowe	4 „ 00
*16.	Katalog przezroczy z dziedziny lotnictwa (opisowo-odczytowy)	1 „ 50
*17.	„ „ „ gazoznawstwa „	1 „ 50
*18.	**W. Kościanowski i B. Grzeszczak — Budowa modeli latających**	2 „ 30
19.	Prof. W. Lindeman — Iperyt	15 „ 00
*20.	„ „ — Walka chemiczna w przyrodzie, w. II	1 „ 00
21.	„ „ — Toksykologiczna klasyfikacja chemicznych środków bojowych	1 „ 80
22.	„ „ — Toksykologja chemicznych środków bojowych	13 „ 00
23.	Por. Z. Marynowski — Obrona przeciwgazowa	5 „ 50
24.	Płk. Marczewski — Gazy bojowe a konie w armji	1 „ 50
*25.	**Dr. Mises — Podstawy lotnictwa;** w oprawie płóciennej	10 „ 50
*26.	„ „ „ „ skoroszytowej	8 „ 50
*27.	Prof. G. Mokrzycki — Teorja i budowa samolotów, 3 tomy	15 „ 00
*28.	**Inż. Olszewski i inż. Junosza-Stępowski — Silniki lotnicze 1930**	4 „ 00
*29.	Dr. K. Strawiński — Chemja na usługach ochrony roślin	6 „ 00
*30.	Inż. Trojanowski — Pełny śpichlerz, gleba żyzna	— „ 10
*31.	**Wł. Umiński — O lataniu dla przyjemności czyli o sporcie lotniczym** (Pogadanka dla młodzieży)	— „ 35
*32.	Wł. Umiński — Samolot na usługach człowieka	— „ 35
*33.	Ppłk. Z. Wojnicz-Sianożęcki — Samoobrona kraju	3 „ 00
*34.	Por. M. Ziembiński — Repetitorjum z gazoznawstwa, wyd. I	1 „ 50
*35.	„ „ — „ „ „ II	3 „ 00
*36.	„ „ — **Co to są gazy bojowe?**	— „ 40
*37.	**Vedder i Valton — Wojna chemiczna na lądzie i morzu**, w opr. płóc.	18 „ 00
*38.	„ „ „ „ „ „ skor.	15 „ 50
*39.	**Wł. Umiński — Rozrywki z dziedziny lotnictwa**	— „ 25
*40.	**W. Woyna — Wskazówki dla instruktorów modelarstwa lotniczego**	— „ 20

Gwiazdką oznaczono wydawnictwa własne Zarządu Głównego L. O. P. P.,
tłustym drukiem — wydawnictwa specjalnie polecane.

Powyższe Wydawnictwa przesyła

za zaliczeniem pocztowem

Składnica Zarządu Głównego L. O. P. P.

Warszawa, Długa 50.

DRUK. LITERACKA SP. Z OGR. ODP. — WARSZAWA, NOWY-ŚWIAT 22

DODATEK DO NR. 1 (69) CENA 20 GROSZY

SKRZYDLATA POLSKA

DAWNIEJ MŁODY LOTNIK

MIESIĘCZNIK LOTNICZY
POŚWIĘCONY GŁÓWNIE LOTNICTWU SPORTOWEMU I TURYSTYCE POWIETRZNEJ
ORGAN POLSKICH KLUBÓW LOTNICZYCH
REDAKTOR: JERZY OSIŃSKI
WYDAWCA: LIGA OBRONY POWIETRZNEJ I PRZECIWGAZOWEJ
Adres Redakcji i Administracji: **WARSZAWA, CHMIELNA 27 m. 7.** Tel. 54-75. Konto P. K. O. 9511
Warunki prenumeraty: W kraju: rocznie — 10 zł., półrocznie — 5½ zł., kwartalnie — 3 zł., **Numer pojedyńczy 1 zł.**
Zagranicą: rocznie — 8 fr. szw., półrocznie — 4 fr. szw. **Ceny ogłoszeń:** 1 str. — 300 zł., ½ str. — 180 zł., ¼ str. — 100 zł., ⅛ str. — 70 zł.
SKRZYDLATA POLSKA JEST DALSZYM CIĄGIEM MŁODEGO LOTNIKA, KTÓRY PO WŁĄCZENIU DOŃ PILOTA PRZYBRAŁ OBECNY TYTUŁ Z DNIEM 1 LIPCA 1930 ROKU

WYDANIE NADZWYCZAJNE
Z OKAZJI MIĘDZYNARODOWEGO KONKURSU SAMOLOTÓW TURYSTYCZNYCH
WARSZAWA, DNIA 27 LIPCA 1930 R.

MOŻEMY ZWYCIĘŻYĆ PRZEGRYWAJĄC

Międzynarodowy konkurs awjonetek (samolotów lekkich, turystycznych) jest największą światową imprezą lotnictwa sportowego, a obok konkursu wodnopłatowo puhar Schneidera — największemi międzynarodowemi zawodami lotniczemi wogóle. Organizowany jest pod patronatem Międzynarodowej Federacji Lotniczej przez Aeroklub zwycięzcy.

W roku bież. Challenge de Tourisme International (nazwa oficjalna) organizuje Aeroklub Niemiec, gdyż pilot niemiecki, Fritz Morzik, uzyskał w przeszłorocznym konkursie pierwsze miejsce. W tegorocznym Challenge'u biorą udział: Niemcy, Anglja, Francja, Hiszpanja, Szwajcarja i — Polska po raz pierwszy. Z pośród państw uczestniczących w konkursie zeszłorocznym wycofały się: Czechosłowacja i Italja, która organizuje w sierpniu zawody u siebie na tarsie znacznie krótszej .

Polskie barwy widnieją na Challenge'u po raz pierwszy. Śmiało rzec możemy, że wogóle po raz pierwszy staje nasze lotnictwo sportowe na arenie międzynarodowego współzawodnictwa, mierząc się, teoretycznie biorąc, z lotnictwem całej Europy.

Z zestawienia tych dwóch faktów już można spostrzec, jak olbrzymie znaczenie dla Polski ma ta wielka próba sił i że trudno byłoby spodziewać się nam odrazu pierwszych miejsc. Wbrew temu, co podały niektóre komunikaty, musimy sobie powiedzieć, że w tej chwili nie jesteśmy, nie możemy być groźną konkurencją dla Anglji, Niemiec, czy Francji. Nasi piloci nie idą „tuż za Anglikami" deptani po piętach przez Niemców. Tego nie możemy się spodziewać, gdyż poza wysiłkiem pilota i konstruktora na wyczyn składa się splot warunków natury ogólnej. Talent i cnoty idą w parze z pieniędzmi i ogólnem zrozumieniem potrzeb lotnictwa.

Piloci nasi, z których wielu jest niewątpliwie zdolniejszych i odważniejszych od konkurentów, rzadko kiedy wylatują poza granice kraju. Anglicy, Niemcy, Francuzi to znakomici piloci raidowi. Każdy z nich ma za sobą pierwszorzędne wyczyny. Nasi lotnicy, głównie wskutek braku pieniędzy, uprawiają utrystykę patrjotyczną. Jak powiadają, Broad wylatał w r. z. na swoim Moth'ie przeszło tysiąc godzin, a nas stać na subwencjonowanie zaledwie dwóch tysięcy godzin rocznie (wszystkie kluby). Pozatem, nie zapominajmy, że samoloty nasze były gotowe w ostatniej chwili i w wielu wypadkach nie było nawet możności potrenowania na nich.

Obok wartości względnej, jaką będą mieć wyniki naszej ekipy w ogólnej klasyfikacji konkursu, jest druga, ważniejsza dla nas i bardziej miarodajna dla innych, to — wyniki bezwzględne, traktowane historycznie. Niezależnie od tego, czy będziemy ostatni, czy też prześcigniemy któreś z państw, tegoroczna próba musi wypaść dla nas zwycięsko. Sam udział, pokazanie 12-u maszyn krajowej produkcji, najnowszych, gdy inne państwa wysłały swoich pilotów na cudzych Moth'ach i t. p., to już przecież wielki sukces, to najlepsze okazanie naszych sił i ambicji narodowej.

Zważmy: Nie upłynął jeszcze rok, jak Żwirko odbył pierwszy polski lot okrężny po Europie na krajowej awjonetce, a już stajemy do zawodów międzynarodowych z dwunastoma maszynami. Nie są to produkty bogatych wytwórni, dzieła dobrze wyposażonego sztabu inżynierów, ale, w połowie, samoloty skonstruowane w warunkach wprost fatalnych, przez najmłodszą generację konstruktorów, inżynierów z Sekcji Lotniczej studentów.

Sięgnijmy pamięcią dwa lata wstecz — lotnictwa sportowego u nas nie było. Dziś pracuje 12 klubów, wykonało się tam 40 tys. lotów, wyszkoliło przeszło 100 pilotów - sportsmanów. Gdzież jest taki postęp?

Oglądając innych, spoglądając na długoletnią pracę dzisiejszych triumfatorów, wznośmy serca w górę. Mamy tempo silne. Zdobywamy się na coraz lepsze wysiłki. Idziemy stale naprzód. Zapału i talentu nie brak naszemu młodemu pokoleniu.

Bez względu na wyniki ostateczne, na to, czy znajdzie się Polak w pierwszej dziesiątce, czy nie, powiedzmy sobie: Znowu dalszy krok naprzód, zdobywamy doświadczenie — przyszłość do nas należy.

J. Osiński.

PODSTAWOWE WARUNKI KONKURSU

W konkursie biorą udział samoloty lekkie (awjonetki), conajmniej dwuosobowe, przyczem odróżnia się dwie kategorje. Do I-ej zaliczają się samoloty o wadze własnej do 460 kg, do II-ej zaś — do 320 kg (uwzględniając 15%-ą tolerancję).

Klasyfikacja będzie ogólna, nie według kategoryj. Maszyny lżejsze mają inną punktację szybkości i zużycia materjałów. Dwie trzecie samolotów uczestniczących w konkursie należy do kategorji I-ej. Z awjonetek polskich do I-ej należy 9, do II-ej 3 (RWD 2).

PODZIAŁ PRÓB

Konkurs składa się z:

A. — Raidu dokoła Europy na trasie 7560 km oraz

B. — Prób technicznych, którym zostaną poddane tylko te samoloty, które ukończą raid.

Główny nacisk kładziony jest na regularność lotu oraz wyekwipowanie samolotu zapewniające wygody. Szybkość odgrywa rolę drugorzędną i premjowana jest tylko do pewnej wielkości (175 km/godz. dla samolotów 460 kg i 155 km/godz. dla 320 kg). Żąda się jednak szybkości minimalnej (80 lub 60 km/godz. zależnie od kategroji samolotu), która warunkuje udział w konkursie.

Ogólna ilość osiągalnych punktów, według których będą klasyfikowane samoloty, określona została na 500, przyczem za raid można otrzymać maksymalnie punktów 270, zaś za próby techniczne 230. Raid gra więc rolę główną.

Na poszczególne próby przypada:

Za regularność w raidzie	max.	75	punktów
Za przeciętną szybkość w raidzie	„	195	„
Za przydatność praktyczną samol.	„	140	„
Za krótki start i lądowanie	„	60	„
Za ekonom. zużycie materj. pędn.	„	30	„

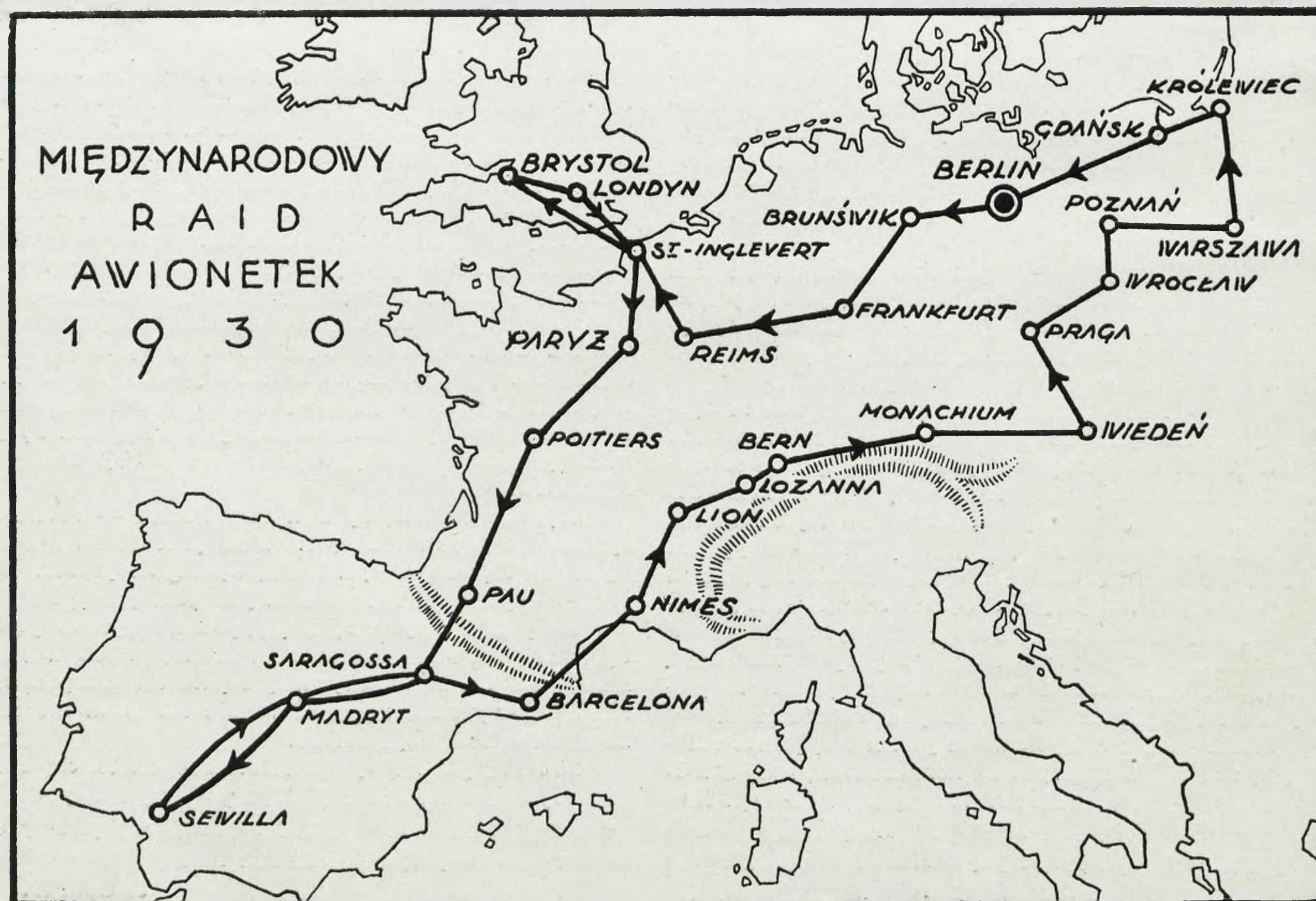
A. RAID

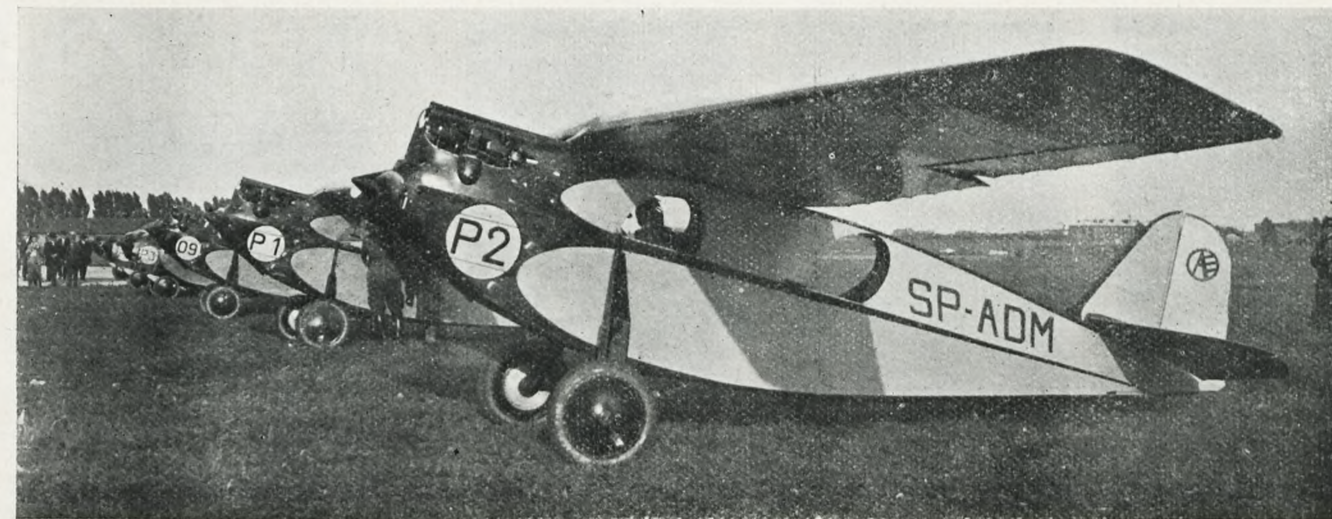
Raid rozpoczynający się w Berlinie 20-go lipca o 8-ej, zaś kończący 31-go lipca o 16-ej, prowadzi nad ośmioma krajami o różnorodnym klimacie i własnościach terenu. W ciągu 11 i pół dnia piloci mają przebyć 7.560 km (około 54 godz. w powietrzu), czyli średnio po 667 km (4,8 godz.) dziennie.

Ażeby wszyscy uczestnicy odbywali lot w możliwie jednakowych warunkach, na dwóch etapach trasy, mianowicie w Pau i Lozannie, start do dalszego lotu otwarty będzie o określonej porze. Kto przybędzie wcześniej musi zaczekać.

Długość poszczególnych etapów, oznaczonych na umieszczonej obok mapie, jest następująca:

Berlin — Brunświk	201	km
Brunświk — Frankfurt	273	„
Frankfurt — Reims	344	„
Reims — St. Inglevert	240	„
St. Inglevert — Bristol	309	„
Bristol — Londyn (Heston)	152,5	„
Londyn — St. Inglevert	164	„
St. Inglevert — Paryż (Orly)	245	„
Paryż — Poitiers	286	„
Poitiers — Pau	363,5	„
Pau — Saragossa	182	„
Saragossa — Madryt (Satafe)	286	„
Madryt — Sewilla	382	„
Sewilla — Madryt	382	„
Madryt — Saragossa	286	„
Saragossa — Barcelona	250	„
Barcelona — Nimes	343,5	„
Nimes — Lion	213,5	„
Lion — Lozanna	160	„
Lozanna — Berno Szwajc.	77,5	„
Berno — Monachjum	335	„
Monachjum — Wiedeń (Aspern)	367	„
Wiedeń — Praga (Kbely)	225	„
Praga — Wrocław	206	„
Wrocław — Poznań	145,5	„
Poznań — Warszawa	286	„
Warszawa — Królewiec	281	„
Królewiec — Gdańsk (Langfuhr)	134	„
Gdańsk — Berlin (Tempelhof)	410	„





Polska ekipa oficjalna: 3 samoloty RWD 4 i 3 — RWD 2

W wymienionych miastach lądowanie jest obowiązkowe. Lądowanie na trasie, przygodnie, nie dyskwalifikuje, lecz, powiększając czas przelotu, zmniejsza średnią szybkość. Start i lądowanie może odbywać się od godz. 7-ej rano do 8-ej wieczorem.

Należy przebyć w ciągu dnia przynajmniej jeden etap i zatrzymywać się na noc w miejscach międzylądowań. Inaczej otrzymuje się punkty karne, przyczem dwukrotne niewykonanie wymienionych warunków powoduje wykluczenie z raidu.

Regularność lotu oblicza się w ten sposób, że każdemu uczestnikowi zalicza się przy rozpoczęciu raidu 70 punktów, z których później odlicza się punkty karne z wymienionych wyżej powodów. Jeśli samolot spędzi po za lotniskiem międzylądowania 1 noc, odlicza mu się 15 punktów; za drugą noc już 45 punktów. Za nieprzelecenie w ciągu dnia żadnego etapu 10 punktów karnych; za drugi dzień niewykonania tego warunku — 30 punkt.

Przeciętną szybkość otrzymuje się z podzielenia całej trasy lotu przez całkowity czas lotu, przyczem odlicza się jedynie czas pobytu na lotniskach międzylądowań. Czas zatrzymania się poza temi lotniskami (przymusowe lądowanie wskutek defektu maszyny, błądzenie etc.) nie jest odliczany.

Szybkość punktowana jest degresyjnie w granicach 80 — 175 km/godz. dla samolotów I-ej kategorji i 60 — 155 km/godz. dla II-ej kategorji. Za pełny kilometr zalicza się od 3 (91 — 135 km) do 1 (156 — 175 km) punktów. Np. za szybkość samolotów I kat.:

100 km/godz.	—	30 punktów
120 „	—	90 „
140 „	—	145 „
160 „	—	180 „
180 „	—	195 „
200 „	—	195 „

B. PRÓBY TECHNICZNE

Przydatność praktyczna — max. 140 punktów.

Na powodzenie tej próby wpływa odpowiednie wyekwipowanie samolotu, jak np. zaopatrzenie płatowca w rozrusznik, hamulec, drugi ster, bagażnik, specjalne instrumenty pokładowe, przyrządy ratownicze i t. p., tudzież większa ilość miejsc, specjalna konstrukcja podwozia, wreszcie możność łatwego i szybkiego demontażu, składanie skrzydeł etc.

Za wygodę przewiduje się max. 42 punkty, za podwozie 15, za rozrusznik 12, ochronę ogniową 6, podwójny ster 6, instrumenty pokładowe 15, przyrządy ratownicze 15, demontaż 30.

Start i lądowanie — razem max. 60 punktów.

Zawodnikowi, który uzyskał najkrótszy start zaliczone będzie 30 punktów. Innym zmniejszona zostanie punktacja progresyjnie, odpowiednio do różnicy istniejącej między najkrótszym startem a startem danego samolotu.

Lądowanie obliczone będzie w sposób analogiczny. Zawodnicy mają prawo odbyć przed właściwą próbą po dwa próbne starty i lądowania.

Zużycie materjałów pędnych — max. 30 punktów.

Próba ta odbędzie się na trasie zamkniętej długości około 300 km.

Awjonetkom I-ej kategorji, których zużycie materjałów pędnych nie przekracza 16 kg na 100 km przyznawane będzie 10 punktów. Za każde ponadto oszczędzone 250 gr. zaliczany będzie dalszy 1 punkt, nie więcej jednak jak 20.

Awjonetkom II-ej kategorji, które zużywają materjałów pędnych nie więcej, jak 11 kg na 100 km, przyznawane będzie 10 punktów. Za każde ponadto oszczędzone 175 gr. zaliczany będzie dodatkowo 1 punkt, nie więcej jednak jak 20.

NASI PILOCI


Bolesław Orliński


Kpt. Ignacy Gedgowd


Kpt. Zbigniew Babiński


Por. Jerzy Bajan


Por. Franciszek Żwirko


Tadeusz Karpiński


Kpt. Piotr Dudziński


Franciszek Rutkowski


Por. Józef Lewoniewski


Kpt. Edward Więckowski


Stanisław Płonczyński


St. sierż. Józef Muślewski

SKŁAD EKIPY POLSKIEJ

MASZYNY

Ekipę polską tworzyło dwanaście maszyn, z których 6 (3 szt. RWD4 z I-ej kat. i 3 szt. RWD2 z II-ej kat.) stanowiło reprezentację oficjalną, wysłaną przez państwo pod barwami Aeroklubu R. P. Pozostałe samoloty wysłały dwie wytwórnie lotnicze, mianowicie: Państwowe Zakłady Lotnicze oraz Podlaska Wytwórnia Samolotów w Białej. Są to 2 egz. PZL5 oraz PWS8, PWS50, PWS51 i PWS52. Wszystkie samoloty fabryczne należą do I-ej kategorji.

W pierwszych pięciu dniach raidu odpadły z ekipy polskiej 3 samoloty, a mianowicie:

RWD4 — znak rejestr. P1 — pilot Karpiński — z powodu nagłej choroby pilota (atak ślepej kiszki),

PWS52 — znak rej. O8 — pilot Rutkowski — wskutek uszkodzenia samol.

RWD2 — znak rej. P5 — pilot Muślewski — z powodu wady silnika, której, mimo usilnych zabiegów pilota, nie udało się przed upływem terminu regulaminowego usunąć. Samolot ten będzie kontynuować lot poza konkursem.

W dniu 25 lipca wystartowało z Pau 8 maszyn, które lot kontynuują.

Są to:

O1 — PZL5 — pilot Gedgowd.
O2 — PZL5 — „ Orliński
O5 — PWS8 — „ Dudziński
O6 — PWS50 — „ Babiński
O9 — RWD4 — „ Żwirko
P2 — RWD4 — „ Bajan
P3 — RWD2 — „ Płonczyński
P4 — RWD2 — „ Więckowski

Pozostał Lewoniewski na PWS 51 (O 7)

O dalszych losach powyższej dziewiątki informujemy na innem miejscu.

PILOCI

Babiński Zbigniew, kpt. 1 p. lotn., lat 34, pilot od r. 1919; właściciel awjonetki, mistrz lądowań polowych, uczestnik wielu konkursów, b. instruktor szkoły lotniczej, b. pilot oblatujący.

Bajan Jerzy, por., d-ca eskadry myśl. 2 p. lotn. w Krakowie, lat 29, pilot od r. 1925, jeden z najlepszych myśliwców; brał udział w zeszłorocznym Locie Małej Ententy.

Dudziński Piotr, kpt., d-ca eskadry 6 p. lotn. we Lwowie, pilot od r. 1926, uczestnik konkursów krajowych.

Gedgowd Ignacy, kpt., pilot nadzor. P. Z. L., lat 33, wyszkol. w r. 1919; zwycięzca lotu okrężnego po Polsce w r. 1924, uczestnik wielu zawodów krajowych i zagranicznych.

Karpiński Tadeusz, pilot cyw. linij lotn. „Lot", lat 34, pilotaż ukończ. w r. 1920. 450 tys. km. na linjach. Loty szybowcowe.

Lewoniewski Józef, por., inż. E. S. A., ref. Dep. Aeron., pilot od r. 1925, myśliwiec.

Muślewski Józef, st. sierż., instr. szkoły bydgoskiej, lat 31, pilot od r. 1920. 15 tys. lotów w czasie 2 tys. godzin w szkole bydgoskiej.

Orliński Bolesław, kpt. rez., pilot P. Z. L., lat 31, uk. szk. 1921, bohater lotu Warszawa — Tokio, uczestnik wielu zawodów zagranicznych, pierwszorzędny myśliwiec.

Płonczyński Stanisław, pilot cyw. linij lotn. „Lot", lat 30, wyszkol. w 1922 r., 450 tys. km. na linjach komunik.

Rutkowski Franciszek, pilot P. W. S., lat 40, szkołę lotn. ukończył w r. 1915. B. instruktor szkoły poznańskiej, od dziesięciu lat pilot oblatujący.

Więckowski Edward, kpt., d-ca eskadry myśl. 1 p. lotn. w Warszawie, lat 31, pilot od r. 1923; b. instr. wyższej szkoły pilotażu, uczestnik Lotu M. Ententy i zawodów krajowych.

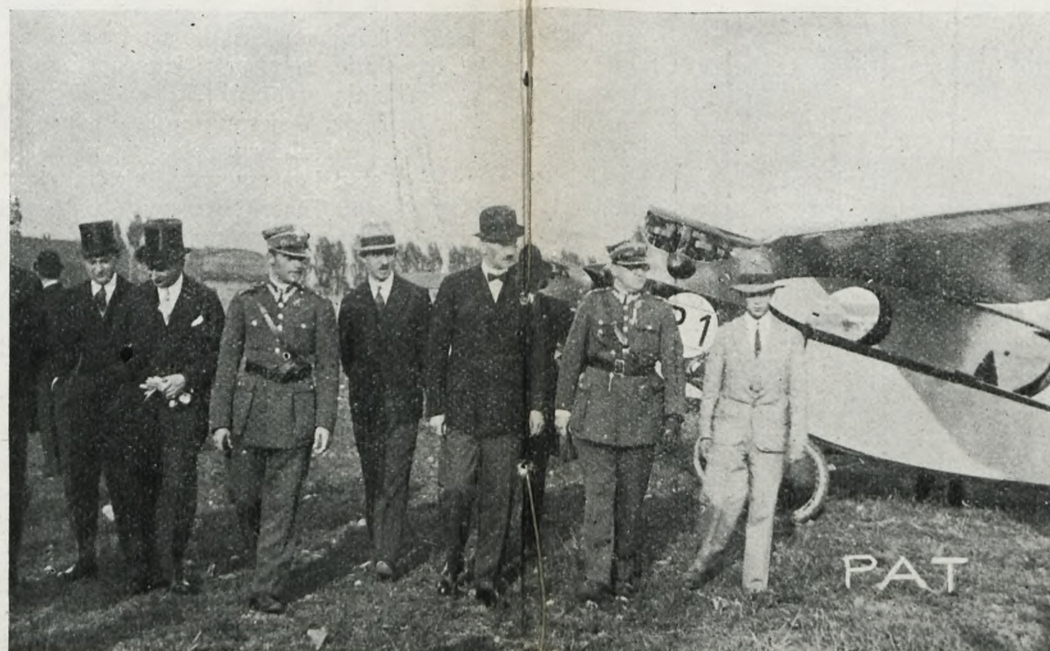
Żwirko Franciszek, por., d-ca eskadry myśl. 1 p. lotn., komendant Centrum P. W. Lotn., lat 35, pilot od r. 1921; raid dokoła Europy na trasie 5 tys. km., udział w Locie M. Ententy 1928, pierwszy światowy rekord Polski, I-sza nagroda w Locie poł.—zach. Polski 1929.

MECHANICY

Lista osób towarzyszących w raidzie pilotom jest następująca:

Pil. Gedgowd — Tadeusz Rudzki
„ Orliński — Marjan Balcerzak
„ Dudziński — Zygm. Wojciechowski
„ Babiński—inż. pil. Adam Karpiński
„ Lewoniewski — sierż. Bol. Wiman
„ Rutkowski — Miecz. Zawodniak
„ Żwirko — inż. konstr. St. Wigura
„ Karpiński—inż konstr. J. Drzewiecki
„ Bajan — sierż. S. Pokrzywka
„ Płonczyński — konstr. W. Korbel
„ Więckowski — sierż. A. Gajewski
„ Muślewski — sierż. P. Karpiński.

PRZED ODLOTEM Z WARSZAWY



Pan minister komunikacji inż. A. Kühn dokonywa przeglądu naszych maszyn. Towarzyszą: sekretarz A. R. P. mjr. Kwieciński, nacz. Wydz. Lotn. Cyw. inż. Filipowicz, jeden z konstr. RWD inż. St. Rogalski (w mundurze ppor.) i inni.

W BERLINIE PRZED STARTEM

(Wrażenia specj. wysł. „Srzydlatej Polski")

Już od dnia 15 lipca zaczęły zlatywać się awjonetki na lotnisko w Staaken, które, jako duże, spokojne i daleko leżące od miasta, było wybrane na miejsce zlotu maszyn. Tam piloci przeglądali silnik, uzupełniali ekwipunek, aby w sobotę o 5-tej popołudniu przelecieć na odległe o 30 km. lotnisko w Tempelhof, skąd w niedzielę, o 9-tej rano mieli startować na raid dookoła Europy.

Staaken przyjęło gości zagranicznych na swem imponujących rozmiarów lotnisku, szeroko otwierając hangar po „Zepelinie", obecnie wynajmowany towarzystwom kinematograficznym, jako atelier filmowe. Obok hangaru wesoło powiewały sztandary państw biorących udział w raidzie. Mały, drewniany budynek przypominał pilotom, że tam mogą telefonicznie porozumieć się z miastem i wysyłać wiadomości stęsknionym rodzinom.

Pierwsze polskie awjonetki, w liczbie trzech RWD4 i trzech RWD2, przyleciały w środę wieczorem. Od następnego rana mechanicy i piloci czynili ostatnie przygotowania do odlotu, aby w piątek i sobotę rano odpocząć i zwiedzić miasto.

W czwartek popołudniu przyleciała reszta polskich maszyn i cała ekipa, pracując na wesoło, z zaciekawieniem oglądała przylatujących współzawodników.

A było co oglądać!

Nasi znani, młodzi konstruktorzy Rogalski, Wigura i Drzewiecki, jak doktorzy opukiwali i badali awjonetki, chcąc się przekonać, czy od przeszłego roku znajdą rewelacyjne wiadomości.

Luksusowa limuzynka Carberry'ego „Mono Specjal" ogromnie się im podobała, a „Moth" Butlera zaniepokoił studwudziestokonnym silnikiem.

— A to mocna bestja, napewno wszystkich pobije — zwierzali się kolegom przy obiedzie.

Piloci i mechanicy, „pomagerzy" i prasa wszyscy jedli obiady w specjalnie na ten cel urządzonym kasynie, gdyż odległość lotniska do miasta wynosiła 25 km., przyczem połączenie reprezentował autobus wyjeżdżający z Berlina o 7-ej rano, a ze Staaken o 7-ej wieczorem.

„Obiad, a więc jedzenie" — to były jedne z najmilszych słów dla spracowanej ekipy. Przy obiedzie wesołe krytyki zupek niemieckich, wypijanie niezliczonej ilości piwa i plany, wspaniałe plany na przyszłość.

Ja dzisiaj jestem „w sztosie"—zwierzał się koledze jeden z pilotów RWD2 — ja mogę polecieć zaraz do St. Inglevert i z powrotem, bo kanał to dla mnie mucha!

Ludzie całe życie się uczą, to też nasze asy wojskowe przypomnieć sobie musiały, że awjonetka to nie „Potez" lub „Spad", a „dowódcy statków powietrznych" komunikacyjnych, że RWD to nie Fokker. To też mnóstwo bagażu w postaci zapasowych palt, fraków i ciepłych skarpetek, podarowanych przez czułe żony lub narzeczone (wyrób własny) znalazły się w olbrzymim kufrze, starannie przysypane naftaliną i zamagazynowane w składach części zamiennych w Staaken.

Nie chcąc tracić przysłowiowego szyku i elegancji, piloci zaopatrzyli się w ceratowe palta, które podobno miały uchronić ich od deszczu.

Bardzo miłe i obrszerne były karetki „Arado", przedtem wspomniana „Mono Specjal", „Mauboussin" i polskiej konstrukcji PWS52.

Niektóre z pozostałych maszyn, pragnąc otrzymać punkty dodatnie za osłony, bardzo niefortunnie pododawały nakładki z celluloidu, które uniemożliwiły pilotom swobodne poruszanie się w kabince.

Może ich to trochę uchroniło od przemoczenia głowy, bo deszcz w Berlinie padał ciągle i obiecywał dotrzymać towarzystwa przez pierwsze etapy podróży.

Zaczęło się od normalnego kapuśniaku w czwartek i zwykłych podmuchów wiatru, a skończyło na ulewnym deszczu i przeraźliwej wichurze, która trwała aż do odlotu z Tempelhof. Wiatr ten, niezwykle silny, bo dochodzący do 80 km. na godzinę, uniemożliwił projektowany na 5-tą popołudniu odlot maszyn ze Staaken na lotnisko w Tempelhof.

Wszyscy piloci i mechanicy, ukończywszy w sobotę rano ostatnie przygotowania z niecierpliwością wyczekiwali odlotu na wyżej wspomniane lotnisko.

Tymczasem aura, kapryśna i wszechwładna jak kobieta, uparła się, że awjonetek nie wypuści i kazała im czekać aż do 8-ej wieczorem, na zmniejszenie się szybkości wiatru.

Wreszcie, gdy deszczyk powściągliwiej padał, a wiatr przestał grozić wywaleniem drzwi hangaru, awjonetki zaczęły startować.

W Tempelhofie czekały już tłumy publiczności, z zaciekawieniem przyglądającej się i krytykującej lądowanie maszyn. Ostatni przybył metalowy trójmotorowy BFW (większy brat małych awjonetek BFW biorących udział w raidzie), przywożąc ze Staaken komisarzy sportowych.

Awjonetki znalazły wspaniały nocleg w hangarach samolotów „Lufthansy", które, jak nakazuje gościnność, poszły spać pod gołe niebo. No, ale takim metalowym smokom nie zaszkodzi deszcz, ani wilgoć, to też nikt się nie litował nad wyciągniętemi z hangarów Junkersami.

Niedzielny ranek w Berlinie rozwiał złudzenia co do polepszenia pogody, a meteorologowie potwierdzili wyrok: „Leje, dmucha i dmuchać będzie całą drogę w nos".

Mimo deszczu, publiczność dopisała i tłumnie zalegała dostępną dla niej część lotniska.

Piloci kręcili się koło swoich maszyn, ze spokojem nakładając spadochrony i przecierając zalane okulary. Jeszcze kilka uwag o pogodzie, o współzawodnikach i... niema czasu, proszę wsiadać... Mechanik zapuszcza śmigło i rolowanie do startu.

Awjonetki zostały podzielone na grupy, według zadeklarowanej szybkości, to też z dumą patrzyliśmy na start pięciu pierwszych maszyn, w których, obok dwóch angielskich, znalazły się trzy polskie RWD4.

Potem startowały następne grupy. Aż w ostatniej, dwunastej, małe RWD2 zakończyły odloty z lotniska Tempelhof.

Po odlocie awjonetek pogoda zaczęła się polepszać i pozwoliła lotnikowi niemieckiemu Udetowi popisać się na swoim samolocie „Udet Flamingo" wspaniałemi akrobacjami, przypominającemi, że jest on znanym pilotem bojowym z czasów wielkiej wojny, mającym za sobą kilkadziesiąt zwycięstw w walkach powietrznych.

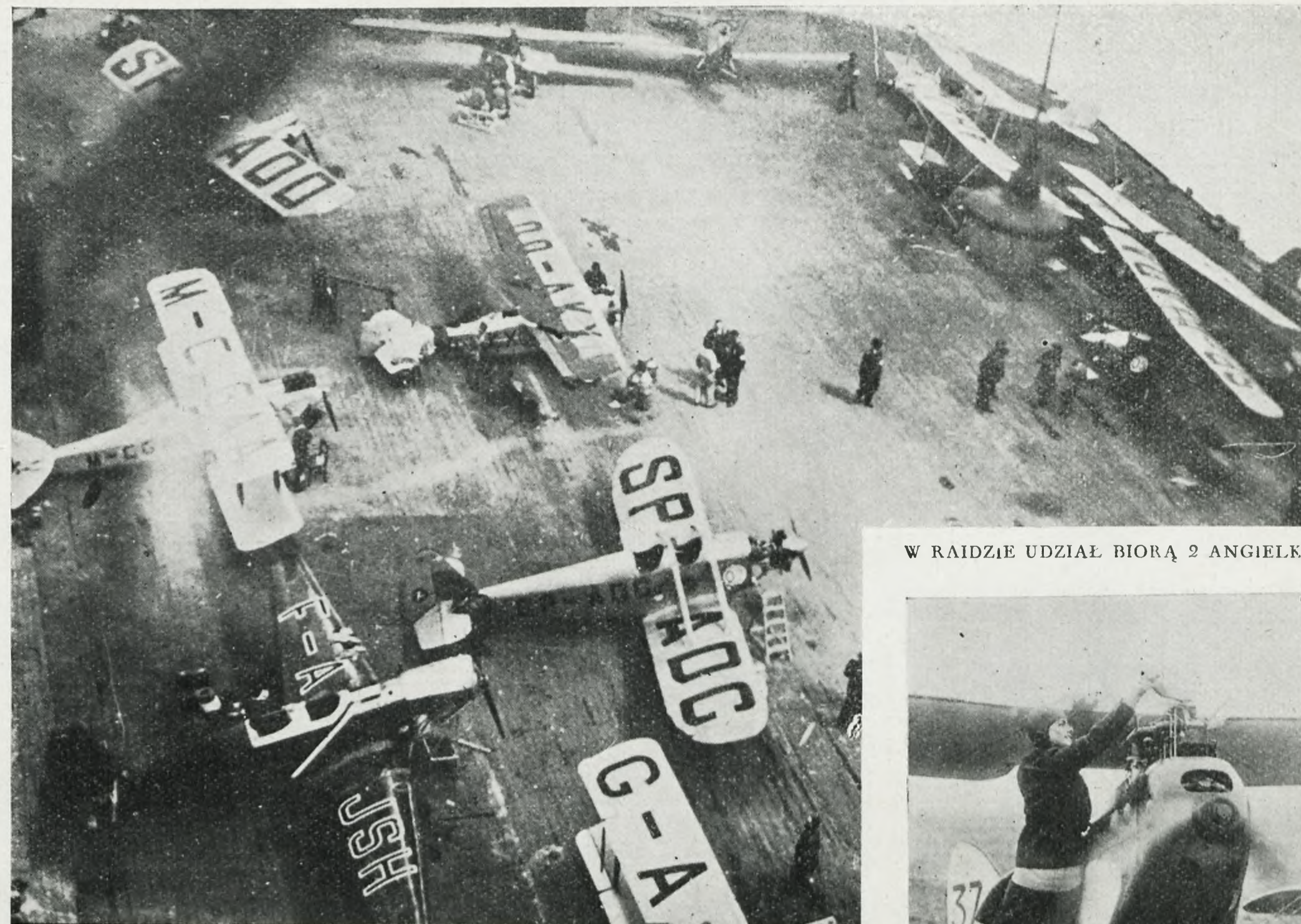
Około godziny 10-ej rano radjo ogłosiło przylot do Brunświku Butlera na Mothie i Żwirki na RWD4.

Pokrzepieni na duchu, że jednak jeden z ekipy „już" przeleciał 201 km. bez wypadku, wracamy do kraju.

LISTA UCZESTNIKÓW, KTÓRZY ROZPOCZĘLI RAID

„—" przy znaku rozpoznawczym oznacza, że samolot został wycofany. Gwiazdki przy nazwiskach pilotów oznaczają: Jedna — udział w zeszłorocznym konkursie, dwie — zajęcie w przeszłorocznym konkursie od 6-go do 10-go miejsca w ogólnej klasyfikacji, trzy gwiazdki — zajęcie jednego z pierwszych pięciu miejsc.

Znak rozpoznawczy	Typ płatowca i silnika	Nazwisko pilota
	NIEMCY — 30 samolotów	
A1	BFW-M. 23b; silnik: Siemens-Halske 13 72/80 MK	Kinna
A8	Junkers Junior A. 50; Genet 80/88 MK	Roeder*
A9	Junkers Junior A. 50; Genet 80/88 MK	Risztics
B3	BFW-M 23b; Argus As 8 80/100 KM	Morzik***
—B4	Arado L 2a; Argus (typ jak wyżej)	Stutz
B5	Albatros L 101; Argus	Stein
—B7	Klemm L. 25 a; Salmson 40 MK	Osterkamp
B8	Klemm L. 25 e; Argus	Poss*
B9	Klemm L. 25 e; Argus	Dinort
C1	Klemm L. 25 e; Argus	Notz
C3	BFW 23c; Argus	v. Freyberg
C4	BFW M 23c; Siemens-Halske 13	Offermann*
C5	BFW M 23c; Siemens-Halske 13	Köppen
C6	BFW M 23c; Argus	Waldau
C7	BFW M 23c; Argus	Massenbach
C8	Arado L 2a; Argus	Dungern**
C9	Arado L 2a; Argus	Peschke
D1	Arado L 2a; Argus	Pasewaldt
—D2	L. 100; Argus	Oertzen
D4	Darmstadt 18; Genet 100 MK	Neininger
D5	Klemm 25 IVa; Genet 80/85 MK	Spengler
D7	Klemm L 25 Ia; BMW X 45/50 MK	v. Gravenreuth
D8	BFW M 23b; BMW (typ j. w.)	Böhning
E1	Klemm; Genet 80 MK	Benz
E2	Junkers Junior; Siemens-Halske 13a 80/92 MK	Gothe
E6	Klemm L. 26 IIa; Siemens-Halske 13a 80 MK	Siebel
E8	BFW-M. 23c; Argus	Krüger
E9	BFW-M. 23c; Argus	Aichele
F1	BFW-M. 23c; Siemens-Halske	King
F2	BFW-M 23c; Siemens-Halske	Polte
	ANGLJA — 7	
K1	Avro Avian; Cir.-Herm. 105/115MK	Thorn
K3	D.H. Moth; Gipsy 100 MK	Broad***
K4	Arrow; Gipsy II 120 MK	Andrews
K5	D.H. Moth; Gipsy 100 MK	Butler
K6	D.H. Moth; Gipsy 100 MK	Lady Bailey
K7	Mono Special; Warner 110 MK	Carberry***
K8	D.H. Moth; Gipsy II 120 MK	Miss Spooner**
	FRANCJA — 6	
—L1	Mauboussin; Salmson 40 MK	Fawel
—L2	St. Hubert; Walter 110 MK	Maus*
L3	Caudron 193; Renault 95 MK	Arrachart
M1	Caudron; Renault 95 MK	—
M2	Caudron 193; Renault 95 MK	Finat*
M6	Caudron C 232; Renault 95 MK	de Machmachon
	POLSKA — 12	
O1	PZL 5; Gipsy 85/100 MK	Gedgowd
O2	PZL 5; Gipsy 85/100 MK	Orliński
O5	PWS 8; Walter-Vega 85 MK	Dudziński
O6	PWS 50; Cirrus M. III 85 MK	Babiński
O7	PWS 51; Genet 80 MK	Lewoniewski
—O8	PWS 52; Gipsy 85 MK	Rutkowski
O9	RWD 4; Cirrus-Hermes 105/115 MK	Żwirko
—P1	RWD 4; Cirrus-Hermes 105/115 MK	Karpiński
P2	RWD 4; Cirrus-Hermes 105/115 MK	Bajan
P3	RWD 2; Salmson 40 MK	Płonczyński
P4	RWD 2; Salmson 40 MK	Więckowski
—P5	RWD 2; Salmson 40 MK	Muślewski
	SZWAJCARJA — 2	
S1	Breda 15—S; Walter-Venus 110 MK	Pierroz
S2	Klemm L 25; Argus As 8 80 MK	Kolp
	HISZPANJA — 3	
—T1	C.A.S.A.; Gipsy 85/100 MK	Rodiguez
T5	D.H. Moth; Gipsy 85 MK	Arcyks. Habsburg-Bourbon
—T7	D.H. Moth; Gipsy 85 MK	Ansaldo



Awjonetki w wielkiej hali „Zeppelina" w Staaken. Na pierwszym planie O 7 Lewoniewskiego.

W RAIDZIE UDZIAŁ BIORĄ 2 ANGIELKI



Miss Spooner — 10-a w konk. zeszł.

PRZEWIDYWANIA

Pierwsze uwagi krytyczne.

Trudno przewidzieć, kto otrzyma pierwsze miejsce, jednak na podstawie obecnie znanych nam wyników możemy wnioskować, że zwyciężą Niemcy po walce z groźnymi Anglikami.

Nie rozstrząsając tej kwestji, przejdziemy do porównania sił naszych z konkurencją i zdamy sobie sprawę z przyczyn stosunkowo małych szans ekipy polskiej.

Przedewszystkiem spostrzegamy niedostateczne zorjentowanie się w regulaminie. Jak wiemy, istnieje podział samolotów na dwie kategorje, zależnie od wagi: 460 kg. i 320 kg. Z pośród maszyn polskich do II-ej kategorji (samoloty lżejsze) należą 3 egz. RWD2. Waga naszej RWD2 wynosi zaledwie 260 kg., gdy inni konkurenci wyzyskali maksymalne granice. Bardzo mało maszyn obcych II-ej kategorji jest lżejsze od 320 kg. Wobec tej wagi, zastosowano w maszynach silniki o większej mocy, dzięki którym szybkość maszyn lżejszych, faworyzowana, zbliża się do prędkości naszych samolotów I-ej kategorji. Celują tu Niemcy, mający większość maszyn II-ej kategorji.

To też nasze małe RWD-zięta są bez szans, mimo, że należą do maszyn szczególnie udanych i odznaczają się dużą użytkownością. Mogliśmy temu zaradzić dając silnik o większej mocy, pozwoliłoby na to brakujące do maksymalnej wagi 62 kg.

Albo drugi przykład. Specjalnej punktacji podlegało urządzenie kabinowe płatowca. Konkurenci zdobyli się na prymitywy — i to im będzie zaliczone, choć nikt się tego nie spodziewał. My baliśmy się narazić — jak nam się zdawało — na śmieszność. I stracimy kilka punktów, choć z naszych RWD zrobić limuzyny szalenie łatwo.

Maszyny konkurencyjne prowadzą najlepsi piloci raidowi. Wielu z nich uczestniczyło w raidzie przeszłorocznym. U nas trasę, i to niecałą, zna zaledwie Żwirko.

Już na pierwszych etapach prześladuje nas pech: choroba Karpińskiego, Żwirko musi zatrzymać się w Heston, wskutek przypadkowego, drobnego uszkodzenia skrzydła, Bajan stracił już pół dnia na drobne poprawki przy podwoziu.

Następnie „vis maior", która dotknęła wszystkich poza czołową grupą konkurentów: dwudniowe oczekiwanie na możność startu w Pau.

Mimo to — nil desperandum. Samoloty nasze wywołały duże zainteresowanie



Lady Bailey (matka trzech dorastających córek) bohaterka lotu Londyn — Kapstad.

Następny numer SKRZYDLATEJ, który ukaże się 10 sierpnia, poda już pierwsze szczegółowe wyniki konkursu. Mając, jako jedyne krajowe pismo lotnicze, zorganizowaną własną służbę informacyjną, podajemy wiadomości najszybciej i najobszerniej, Czytajcie więc Skrzydlatą.

i z prawdziwym uznaniem wyrażano się o nich. Że uznanie to było szczere, świadczyło najlepiej odezwanie się speackera na lotnisku w Tempelhofie:

— Startują maszyny polskie. Po angielskich najgroźniejsza nasza konkurencja.

Uznanie współzawodnika jest zawsze najbardziej cenne.



Fritz Morzik, zdobywca I-ej nagrody w konkursie zeszłorocznym.

NAGRODY

Przewidzianych jest 20 nagród zasadniczych, na ogólną sumę 350 tys. fr. fr., oraz szereg specjalnych, dodatkowych wyznaczone przez władze i organizacje państw uczestniczących w zawodach:

I nagroda — 100.000 fr. fr.
II nagroda — 50.000 fr. fr.
III nagroda — 25.000 fr. fr.
IV nagroda — 15.000 fr. fr.
16 nagród po — 10.000 fr. fr.

Pozatem rozegrana będzie nagroda przechodnia dla aeroklubu narodu, którego zawodnik uzyska w ogólnej klasyfikacji najlepsze miejsce, osiągając wszakże nie mniej, niż 3/5 maksymalnej ilości punktów. Posiadanie tej nagrody zadecyduje o tem, jakiego państwa aeroklub będzie organizować następny konkurs międzynarodowy, który ma się odbyć — jak wiemy — za dwa lata.

P. minister komunikacji wyznaczył dwie nagrody. Jedna międzynarodowa i druga krajowa, dla najlepszego pilota Polaka w ogólnej klasyfikacji.

A. R. P. zakupił dla wszystkich uczestników konkursu tak pilotów, jak i mechaników efektowne plakietki pamiątkowe.

SAMOLOTY I ZAŁOGI ZAGRANICZNE, NA KTÓRE NALEŻY ZWRÓCIĆ SZCZEGÓLNĄ UWAGĘ.

NIEMCY.

A9 — Junkers-Junior pilotowany przez sławnego rekordmana kpt. Risticsa;
B3 — BFW M23c — pilotuje zdobywca I-ej nagrody w Raidzie przeszłorocznym, Fritz Morzik, instr. szkoły w Brunświku.
B9 — Klemm L25c — sławny pilot szybowcowy Dinort.
D4 — D18 Akademików z Darmsztadtu, pil. przez Neiningera.

ANGLJA.

K3 — Moth szefa pilotażu wytwórni de Havilland, kpt. Broada (II nagr. w r. z.).
K5 — Moth Butlera (lot Londyn — Kapstadt).
K6 — Moth Lady Bailey słynnej również z lotu Londyn — Kapstadt.
K7 — Mono Special — pil. Carberry (III nagr. r. z.).
K8 — Moth miss Spooner.

FRANCJA.

L3 — Caudron 193 pil. as lotn. fr. Arrachart.
M2 — Caudron 193 pil. wyróżn. ucz. raidu przeszłorocz. Finat.

HISZPANJA.

T1 — C. A. S. A. pilotuje Rodriguez znany z lotu Hiszpanja — Wyspy Kanaryjskie.
T5 — Moth arcyksięcia Habsburga Bourbona.

PRZEDŁUŻENIE TERMINU PRZYLOTU DO BERLINA.

Wskutek przymusowego zatrzymania się większości zawodników w Pau, termin zamknięcia raidu, przewidziany na 31.VII., godz. 16-a, będzie odpowiednio przedłużony.

UZNANIE DLA PILOTA MUŚLEWSKIEGO.

A. R. P. wysłał telegraficznie pilotowi Muślewskiemu wyrazy uznania za jego wytrwałość, dzięki której mimo wyeliminowania z konkursu podjął dalszy lot.

KOMISJA SPORTOWA.

Komisję sportową Challenge'u tworzą delegaci aeroklubów biorących udział w konkursie oraz przewodniczący z ramienia organizatorów. Polskę reprezentuje sekretarz A. R. P. mjr. dypl. B. J. Kwieciński.

ODZNAKI KOMISARZY I PERSONELU POMOCNICZEGO SPRAWUJĄCYCH WŁADZE NA LOTNISKU PODCZAS RAIDU.

Komisarz sportowy (w Warszawie — kpt. Beseljak, w Poznaniu — mjr. Woroniecki) — opaska czerwona, złoty napis i 2 galony

Członek F. A. I. — op. biała, napis złoty, 2 galony.

Chronometrysta — op. niebieska, złoty napis i 2 galony.

Komisarz pomocniczy — opaska i napis jak wyżej, lecz bez galonów.

Komisarz techniczny — op. niebieska, napis czerwony i 2 galony.

Personel techniczny — niebieska opaska z napisem czerwonym lub białym.

Prasa — białe opaski z napisem czarnym.

Tłumacze — białe opaski z napisem niebieskim.

OSTATNIA WIADOMOŚĆ

POLACY WYLECIELI Z HISZPANJI.

26.VII. 30, godz. 10. Dziś rano znajdowali się wszyscy nasi z pozostałej dziewiątki, nie wyłączając Lewoniewskiego, w Hiszpanji. Bajan prowadzi bardzo forsownie wysuwając się na czoło grupy zatrzymanej w Pau. Wystartował już z Saragosy do Barcelony tak, że prawdopodobnie w niedzielę wieczorem lub w poniedziałek rano wyląduje w Warszawie. Za nim podąża Więckowski (na RWD 2), Babiński, Orliński i Płonczyński.

Większości lotników polskich można się spodziewać w poniedziałek.

Czołowa grupa Anglików i Niemców, wystartowała dziś rano z Wrocławia. Wchodzą do niej: Broad, Butler, Thorn i Poss. Ponieważ Anglicy lecą z nieprawdopodobną szybkością około 200 km./godz., można spodziewać się ich w Warszawie już około godz. 12-ej mino złych warunk. atmosfer.

Następni, nocujący w Pradze trzej Niemcy, dwaj Francuzi, Anglik i Hiszpan, spodziewani są na lotnisku w Warszawie około 1-ej w poł.

Reszta lotników, dzieląca los Polaków zatrzymanych w Pau, przybywać będzie do Warszawy w ciągu niedzieli, poniedziałku i wtorku.

Por. Żwirko lądował przymusowo pod Saragossą. Bardzo poważne uszkodzenie silnika. Prawdopodobnie z raidu odpadnie.

Opisy i fotografje samolotów polskich biorących udział w konkursie podane były w lipcowym numerze Skrzydlatej.

DRUK. LITERACKA SP. Z OGR. ODP. — WARSZAWA, NOWY-ŚWIAT 22